car MAYO 2024 · Nº 206 · 5,50 €

www.revistacar.es

EL MEJOR CABRIO DEL AÑO

RIVIAN R1T

845 CV

177 km/h - 3 s

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

760 CV

290 km/h - 2,8 s

RAM 1500 TRX

712 CV

190 km/h - 4,5 s

TESLA CYBERTRUCK CYBERBEAST

855 CV

210 km/h - 2,6 s

100.000 € aprox.

Tesla se muda de planeta

PRUEBA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA DEL ESPECTACULAR PICK-UP DE ELON MUSK

Ford Mustang

TODAS LAS GENERACIONES SE REUNIERON EN MADRID

Porsche Taycan

MÁS DE 500 KM CON LA SEGUNDA GENERACIÓN

DB12 Volante

A LOS MANDOS DEL CABRIO DE ASTON MARTIN

ESPAÑA · 5,50€ - (PORTUGAL 6,50€)
Nº 206 · MAYO 2024
00206
8 413042 589457

www.revistacar.es

lanzarotecaliente.com

TAG HEUER
CARRERA
CHASING DREAMS SINCE 1963
CARRERA
TAG HEUER
SWISS

TAG HEUER BOUTIQUES
ANDORRA, GIBRALTAR, GRAN CANARIA, MADRID, VALENCIA

Mayo 2024

8 VW ID.7 Tourer y GTX

10 CEO de Polestar

12 Lamborghini Huracán STJ

14 CEO de Bosch

12 Lamborghini Huracán STJ

16 Ferrari Testa Rossa a escala

18 Vicepresidente de diseño de Lotus

20 Cómo funciona la nueva pantalla de VW

22 Nuevo Mitsubishi Colt

24 Toyota Land Cruiser First Edition

28 Nombramiento en Kia Iberia

30 Novedades que vienen

32 Stefan Johansson

38 Aston Martin DB12 Volante

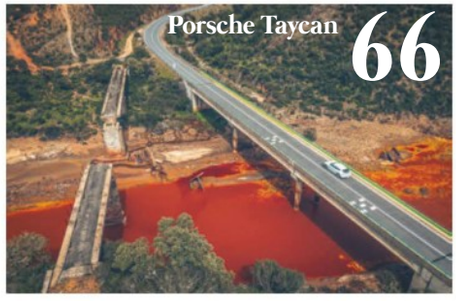
El Desierto de los Niños de Hyundai cumple 20 años **44**

Maserati Grecale Folgore 48

58 VW ID.5 y Skoda Kodiaq

60 Mini Countryman contra Cupra Formentor y Volvo XC40

64 Polestar 4



Porsche Taycan **66**

72 Bentley Continental GTC V8 S

74 Renault Scenic E-Tech

76 Ford Mustang

82 Con Ford en las 24 Horas de Daytona

86 VW Golf Challenge

88 Alpine A110

90 Dacia Duster

92 La historia de la escudería Hesketh

96 Con Bentley Barcelona por Francia

112 Automobilia

114 Libros

118 Ferrari F50, camino a AutoBello

120 AutoBello Canarias

126 Club Porsche España

128 Relojes, especial Watch and Wonders

136 Mail Car

138 Top Ten

100% eléctricos. De Mercedes-Benz.

Con la gama eléctrica de Mercedes-Benz puedes disfrutar de hasta 700 kilómetros de autonomía. Planifica tus rutas de forma eficiente con Electric Intelligence y accede a las más de un millón de estaciones de carga disponibles en Mercedes me Charge. Descubre toda la gama en tu concesionario. **Y, ahora, llévate el cargador y la instalación de regalo.**

Mercedes-Benz

Consumo eléctrico en kWh/100 km (ciclo mixto): 14,4 - 30,5, emisiones de CO_2 en g/km (ciclo mixto): 0.

Editorial

El falso catastrofismo climático, patrimonio de los progres

Aunque hoy nuestros políticos populistas y no populistas –porque es moda que marca tendencias– nos hagan creer lo contrario, el cambio climático es un fenómeno natural. Hoy prostituido por un movimiento que empezó en los ayuntamientos con los departamentos de Medio Ambiente, áreas siempre presididas por los progres más severos, que viajan en avión, se echan desodorante de spray, tiene nevera de tres puertas y hasta todoterreno, porque, en definitiva, les gusta pisar campo aunque sea desde un V8. Vamos, la demagogia más perfecta, nunca mejor organizada como una nueva religión como dice don Ignacio Ansaldo y de quien recogemos sus palabras. Pero el catastrofismo climático de los progres, los que hoy vienen a llamarse los dictadores del clima, acaban atacando la libertad de todos. El clima, por mucho que manipulen los datos, está pasando por una época cálida y es que desde 1850 la temperatura del planeta Tierra ha aumentado en poco más de un grado y según estudios científicos contrarios al Sistema... esta subida del CO_2 ha producido un efecto fertilizador y hace que el planeta sea hoy más verde, tampoco hay que creérselo todo...

En España, la masa forestal ha pasado de cubrir casi el 30% de la superficie, al 37% en 2018. Está claro que las subidas de temperatura tienen efecto negativo en algunas zonas, pero muy positivo en otras. Mi hija mayor (1/3) estudia en Inglaterra y lleva años con el abrigo, la bufanda y los guantes colgados en la percha... Los países de la Unión Europea somos los paga-Fanta, los tontos de la fiesta, pues solo supone un 10% de la contaminación mundial –y en concreto nuestro país un 0,8%– y siendo las zonas del mundo que más se esfuerza en no contaminar el planeta. Pero esto no es una cápsula en medio de la selva, o empujamos todos o es absurdo presionar a Europa. Pero si queremos evitar el apocalipsis hay que mirar de verdad a los países asiáticos y de Oriente Medio, que concentran 4.000 millones de habitantes y contaminan más de 50% del planeta: India, Arabia Saudí, Corea, Filipinas, Israel, Japón, Kuwait, Pakistán, Rusia... entre otros muchos. Esta fiebre populista de los ayuntamientos, los organismos oficiales internacionales y esas ONG nacidas de ricos progres, criminaliza la limpieza de los bosques –cualquier día dictan que las mujeres no se pueden depilar la entrepierna–, que no se puedan recoger las piñas y las ramas secas. Que tu Vespa y mi Bultaco deben irse al desguace para que pase más rápido la furgoneta de Amazon. Se prohíbe limpiar los ríos y se escandalizan cuando se desbordan los cauces... Quieren coches eléctricos que necesitan litio, pero prohíben la explotación de nuestros recursos. Nos venden coches con tapicería de piel vegana... Demagogia pura y admitida por Derecha e Izquierda. Las medidas de este falso fanatismo climático las plasma la Agenda 2030, que lo único que hace es empobrecer a los europeos que somos de los pocos que la cumplimos, pero seguimos creyendo que somos clase media. El camarero que tenía un Citroën AX y saboreaba aceite de oliva de su pueblo, ahora tiene un bonobús y consume aceite de colza y maíz ideal para su corazón..., pero sigue votando populismo barato. Todo esto es basado en falsas percepciones, en un país donde ya no hay opinión sobre política, que no controle el Gobierno. Un Estado de estados que vive de amedrentar y meter miedo a la población, bajo un disparate económico donde los fabricantes de coches asiáticos están encantados y vendiendo sus productos low-cost para entrar en Europa con más facilidad que nunca. "Consuma productos españoles, que los extranjeros no nos van a pagar las pensiones", rezaba una camiseta que compramos hace unos días. Dice un estudio respaldado por más de un millar de científicos de todo el mundo, que no hay emergencia climática y es que la ciencia del clima debería ser menos política y los políticos climáticos más científicos. En este país el sector del automóvil pesa tanto como el turismo, la Cultura, la Enseñanza y el Clima. Aquí, se defiende a la mujer hasta que se encuentra que el criminal es extranjero o la energía nuclear pasa a ser verde, cuando lo respalda un gobierno como el francés. Señores lectores y usuarios de lo políticamente correcto, la demagogia del cambio climático está servida. Viva de forma prudente, sea más ecológico que ecologista. Este planeta es más fuerte y poderoso que las alfombras rojas.

Emilio Olivares i Camps
Director

Nuestro director (5.6), junto a Alejandro Prendergast (2.6), conocido musicalmente como Linton y uno de los mayores productores de género urbano de nuestro país.

El mundo cambia y Hyundai lo hace con él. Por eso, IONIQ 5 llega para que puedas disfrutar del mundo como nunca antes. Con IONIQ 5 tendrás una autonomía de hasta 507 km, porque cuando tienes un coche que te ofrece la posibilidad de encontrar tu propio camino tienes un coche que potencia tu mundo. Además, Como IONIQ 5 no necesita gasolina ni diésel, no genera ningún tipo de emisión durante su conducción y es capaz de pasar del 10% al 80%, en tan solo 18 minutos. Pero hay más, IONIQ 5 cambiará tu mundo y ayudará a mejorar el de todos. Su tecnología 100% eléctrica y el uso de materiales reciclados y sostenibles, lo convierten en un coche único en el cuidado del planeta.

En Hyundai ya estamos trabajando para eliminar la huella de carbono.
Gama 100% eléctrica en Europa en 2035.

HYUNDAI

8 AÑOS Garantía de Batería

Hyundai IONIQ 5: Emisiones CO_2 combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 167 (batería 58 kWh) 170- 191 (batería 77kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 384 (batería 58 kWh) 454-507 (batería 77kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 587 (batería 58 kWh) 626-710 (batería 77kWh). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. (*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). La garantía comercial de 8 años o 160.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Modelo visualizado: IONIQ 5 Energy.Más información en la Red de concesionarios o en hyundai.es.

Volkswagen ID.7 Tourer

La berlina eléctrica estrena carrocería familiar y una versión deportiva GTX. Sin rivales a la vista, tiene un precio de salida de 58.000 euros.

EL FAMILIAR se diferencia significativamente de la berlina en la parte trasera. La larga línea del techo y su elegante transición hacia el portón del maletero son llamativos rasgos de diseño. Según la propia marca, el Tourer es una combinación entre un familiar clásico, como el Passat, y un shooting brake dinámico, como el Arteon. Gracias a la mayor altura de la parte trasera, el volumen del maletero es incluso mayor. Con cinco personas a bordo, el ID.7 Tourer tiene una capacidad de maletero de hasta 605 litros y, si se carga hasta los respaldos de los asientos delanteros y hasta el techo, esta cifra aumenta hasta los 1.714 litros.

Volkswagen ofrecerá dos tamaños de batería diferentes para el ID.7 Tourer, de 77 y 86 kWh. Dependiendo del contenido energético de la batería, se espera que el turismo eléctrico alcance una autonomía WLTP de 607 o 685 km, respectivamente. La batería más grande está diseñada con una potencia de carga máxima de hasta 200 kW en estaciones de carga rápida de CC. Con este nivel de potencia, puede recargarse del 10 al 80% en bastante menos de 30 minutos.

Esta es la batería que utilizará el tope de gama, la versión GTX. Estas siglas ya forman parte de la familia Volkswagen y cada vez cautivan a más clientes por su combinación de eficiencia y deportividad. El hecho de que uno de cada cinco nuevos ID.4 e ID.5 matriculados en Europa sea un modelo GTX demuestra su popularidad. Volkswagen ha transferido ahora esa exitosa dinámica de conducción al ID.3 GTX y al ID.7 Tourer, con una configuración técnica individual en cada modelo.

El ID.7 GTX cuenta con un sistema de tracción total de doble motor que puede accionar el eje delantero en paralelo con el trasero y desarrolla un total de 340 CV. Kai Grünitz, miembro del Comité Ejecutivo responsable de Desarrollo Técnico de Volkswagen, declaró: "El ID.7 GTX Tourer abre el camino a un nuevo tipo de movilidad deportiva combinando la amplitud de un gran familiar con las prestaciones de un deportivo. Lo fascinante aquí es la pegada instantánea con la que los motores eléctricos proporcionan su máxima potencia y par en fracciones de segundo".

A simple vista, el frontal del ID.7 GTX Tourer se distingue por un paragolpes distintivo con una parrilla en forma de panal de abeja y gráficos luminosos específicos GTX con insignias iluminadas. También equipa de serie llantas de aleación Skagen de 20". El interior se ha refinado con elementos como los asientos individualizados (calefactados delante) con letras GTX perforadas en los respaldos, ribetes rojos en los asientos, costuras rojas en el salpicadero y los guarnecidos de las puertas, así como un volante multifunción específico GTX con costuras decorativas rojas.

La versión GTX (rojo) lleva dos motores y desarrolla 340 CV, pero la capacidad del maletero, de hasta 1.714 litros, es igual de amplia que en las variantes de propulsión trasera.

VW PASSAT VARIANT

Solo es 4 cm más pequeño que el ID.7, pero su capacidad de maletero es de 690 litros –frente a los 605 del eléctrico–. Ambos productos se complementan y cubren todos los tipos de propulsión relevantes: desde gasolina y diésel hasta híbridos enchufables y eléctricos puros.

FAMILIA ID

ID.3

El pequeño de la familia está a la venta desde 35.000 euros con 204 CV. Pronto estrenará versión GTX de 286 CV y GTX Performance con 326 CV.

ID.4

Algo más grande (4.584 mm frente a los 4.264 mm del ID.3), los precios parten desde unos 41.000 euros. Tienes versiones con 170, 286 y 340 CV (GTX).

ID.5

La versión cupé del ID.4 comparte plataforma y tecnología. No tienes la opción de 170 CV y los precios parten desde los 46.000 euros.

ID.7

La berlina mide 4.961 mm y tiene un excelente coeficiente aerodinámico de 0,23 Cx. Con motor de 286 CV y más de 600 km, está a la venta desde 57.000 euros.

ID.7 TOURER

Nuestro protagonista es el primer familiar eléctrico del mercado. La aerodinámica reduce ligeramente hasta los 0,24 Cx, pero gana un plus de capacidad. Desde 58.000 euros.

ID. BUZZ

La simpática furgoneta está a la venta desde 50.000 euros (204 CV). En breve llegará una versión de batalla larga, con 25 cm más de carrocería y, después del verano, la variante GTX con 340 CV.

“Nuestro plan siempre pasó por independizarnos de Volvo y ser independientes”

Polestar, el fabricante de vehículos eléctricos, entra en una fase crucial. Nos sentamos con **Thomas Ingenlath,** su Consejero Delegado.

Ingenlath sabe que los nuevos SUV, con alto margen de beneficios, son decisivos para el futuro de Polestar.

ESTE TIENE QUE ser el año de Polestar. Creada en 2017, empezó a cotizar en bolsa en 2022 y entregó 55.000 coches en 2023. La “Tesla europea” ha tenido hasta ahora dificultades para emular las ventas o los éxitos bursátiles de su rival californiana. El valor de sus acciones pasó la mayor parte del año pasado en la dirección equivocada y, en febrero de este año, Volvo –la empresa que creó Polestar en una joint venture con Geely– anunció que dejaría de financiar e intentaría reducir su participación, cediendo las riendas al gigante chino Geely.

La noticia de Volvo provocó un aluvión de titulares negativos. Pero, poco más de un mes después, Ingenlath, el diseñador (Audi, VW, Skoda, Volvo) reconvertido en CEO, ha pasado a la acción. “Siempre estuvo claro que el dinero que necesitábamos no debía salir de los bolsillos de nuestros propietarios”, explica. “Teníamos que encontrar financiación que no fuera simplemente ir a Volvo y Geely decirles ‘Mamá, papá, necesitamos más dinero’”. Esa fue siempre la cuestión, y hablamos de la financiación y los fondos propios necesarios para cubrir unos 1.300 millones de dólares. “A finales de 2023 teníamos la situación muy avanzada, pero en ese momento no podíamos decir más. Luego, por supuesto, cuando por fin pudimos anunciar que habíamos conseguido 950 millones de dólares [de 12 bancos internacionales, noticia que se hizo pública a finales de febrero] fue dos semanas demasiado tarde para contrarrestar los titulares que aparecieron cuando Volvo afirmó que reduciría la propiedad. Todo el mundo pensó: ‘¡Oh, esto es una gran situación de crisis!’. No obstante, para nosotros no era una situación dramática en absoluto”.

“El plan siempre fue que Volvo dejara de ser propietaria. Y seguirá siendo el socio con el que necesitamos sinergias para la fabricación, la red de servicios y demás. Al fin y al cabo, la independencia era la idea original y tarde o temprano tenía que ocurrir”.

Ingenlath señala que Polestar lleva mucho tiempo desarrollando coches fuera de la esfera y de la influencia directa de Volvo. La berlina 2, basada en la misma plataforma CMA que el XC40, tiene bastante ADN Volvo, al igual que el nuevo SUV 3. Pero el SUV-coupé 4 es mucho más Geely. Además, el 5 (rival del Porsche Taycan) y el 6 (roadster), todavía en fase de desarrollo, utilizarán una tecnología de chasis de aluminio propia de Polestar.

“En Geely tendremos diferentes caminos, por supuesto, y eso es bueno”, dice Ingenlath. “Necesitábamos mayor libertad y esto es algo que está cambiando a medida que crecemos como empresa y desarrollamos coches no solo con Volvo. Llevamos tiempo haciéndolo, mirando dentro del grupo y pensando en la tecnología que tenemos a nuestro alcance. Esta caja de herramientas es algo que ha sucedido antes y que está vivo hoy. Y hay que reconocer que la tecnología que se desarrolla en el grupo Geely es muy interesante. Están pasando muchas cosas buenas en China en términos de tecnología”.

Pero con otras marcas de Geely, como Lotus, Volvo y Zeekr, que apuestan por la misma tecnología, ¿no hay riesgo de homogeneidad? “Uno no se convierte en un gran chef porque haya encontrado esa verdura que nadie más usa”, replica Ingenlath. Lo importante es cómo cocinas. Todo el mundo cocina con carne,

pasta y verduras. No se trata de qué ingredientes pones. Se trata de lo que haces con ellos. Volvo tiene algo muy sobresaliente con el EX90. Pero si no ves la diferencia entre el EX90 y el Polestar 3, no sé qué más podemos hacer".

Un elemento diferenciador clave de Polestar, al menos en la mente de quienes diseñan sus coches y de quienes los poseen, es una experiencia de conducción atractiva y gratificante, aunque el marketing de la marca, muy limpio y con la última tecnología, a menudo no refleje la emoción de conducir.

Sobre este tema, Ingenlath lo tiene bastante claro: "Nuestro segmento es el de los coches muy caros y de gama alta, y ahí es donde queremos convencer. No nos limitamos a construir ordenadores sobre ruedas. Construimos coches que son increíbles de conducir. Somos conscientes de que conducir puede ser una experiencia muy física y emocional, por lo que se necesita mucha destreza y conocimientos para ajustar estos coches de modo que no sean solo una pieza de software, sino un elemento físico que funcione realmente bien".

El 5 y el 6 desempeñarán un papel importante como buques insignia de altas prestaciones cuando lleguen. Pero eso será en el futuro. Ingenlath sabe que, tras años de desarrollo y grandes inversiones, lo que importa es el presente. "Como empresa, llevamos mucho tiempo planificando", afirma. "Pero es importante estar atentos al ahora. El lanzamiento de los modelos 3 y 4 es un paso más en nuestra hoja de ruta".

"No nos limitamos a construir ordenadores sobre ruedas. Construimos coches que son increíbles de conducir"

DISEÑO

Mi carrera en tres bocetos

FRANK LAMBERTY
DISEÑADOR DE EXTERIORES DE AUDI

PRIMER COCHE: AUDI AVANTISSIMO CONCEPT
"Un proyecto increíble. Después de trabajar en diseño de producto, quise entrar en Audi tras ver el TT, y ahora llevo aquí más de 25 años".

SU DISEÑO MÁS IMPORTANTE: LA PRIMERA GENERACIÓN DEL AUDI R8
"Al mismo tiempo, yo diseñaba coches de carreras. Todos los conocimientos que adquirimos pudieron aplicarse al proyecto del R8. Todo encajó a la perfección".

SU ÚLTIMO TRABAJO: AUDI Q6 E-TRON
"Se tardan años en diseñar un coche nuevo, así que verlo ahora es como dar a luz a un niño. En Audi, la luz es un factor muy importante: hay mucho potencial de diseño".

Lamborghini Huracán STJ

El mítico V10 italiano nos dice adiós con esta una edición limitada a diez unidades, equipadas con un exclusivo paquete de mejora de las prestaciones.

El carácter deportivo y la exclusividad del modelo se reflejan también en la estética, con dos opciones diferentes de configuración y decoración definitivamente diseñadas por Lamborghini Centro Stile.

EL V10 atmosférico es un símbolo de la historia de Automobili Lamborghini, que ha contribuido al éxito de la familia Huracán presentada por primera vez en 2014, y que a finales de este año será sustituida por un nuevo superdeportivo con un sistema de propulsión híbrido.

Con un diseño basado en el Huracán STO, las siglas STJ hacen referencia a Super Trofeo, el campeonato monomarca de Lamborghini creado en 2009, y al Anexo J del Reglamento de la FIA que establece las especificaciones de los coches de carreras, y a una larga tradición de modelos Lamborghini desarrollados para la pista, empezando por el Miura SVJ y continuando con el Aventador SVJ.

El Huracán STJ destaca gracias a su paquete aerodinámico específico y a la incorporación del icónico "cofango": dos apéndices aerodinámicos (flicks) de fibra de carbono totalmente nuevos. Por otra parte, el ángulo del alerón trasero se ha aumentado en 3° con respecto al modelo de serie para garantizar un aumento del 10% de la carga aerodinámica.

Al igual que el STO, el Huracán STJ ofrece una potencia máxima de 640 CV a 8.000 rpm y un par motor de 565 Nm (a 8.000 rpm) gestionados por una caja de cambios de doble embrague (LDF - Lamborghini Doppia Frizione) de 7 velocidades, combinada únicamente con la propulsión trasera. No obstante, cuenta con cuatro amortiguadores ajustables derivados de la competición, que sustituyen a los amortiguadores activos de serie. Por último, y para maximizar la dinámica de conducción, se han desarrollado los neumáticos especiales Bridgestone Potenza Race, fabricados con un compuesto específico de alto rendimiento e instalados en llantas de 20" monotuerca. ¿Su precio? Todavía es una incógnita.

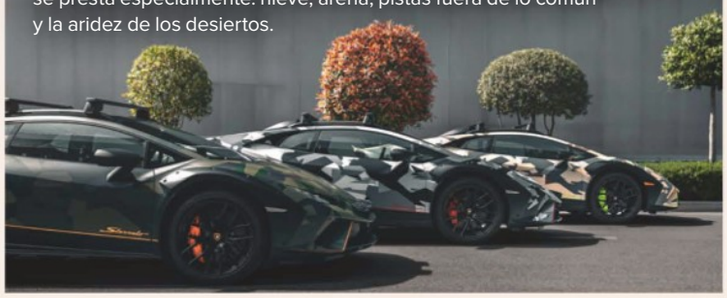
La revisada aerodinámica y los nuevos amortiguadores le hacen 1 segundo más rápido que el STO en el Circuito de Nardò

20 AÑOS DE EVOLUCIÓN

Mientras el Lamborghini Gallardo se lanzaba en 2003, causando expectación con su nuevo motor V10, en el East End londinense, el ingeniero de grabación Liam Watson (en la imagen) y el dúo de rock estadounidense The White Stripes también hacían historia a todo volumen. Ahora, David Swanson ha querido revivir la historia junto a Liam Watson, un Gallardo y un Huracán Tecnica por las calles de Hackney. Lo puedes ver en YouTube.

Huracán Sterrato All-Terrain Ad Personam

Esta serie especial de 12 coches ha sido presentada en la Semana del Diseño de Milán. Todos ellos cuentan con decoraciones exclusivas inspiradas en cuatro terrenos diferentes a los que el Huracán Sterrato se presta especialmente: nieve, arena, pistas fuera de lo común y la aridez de los desiertos.



Conectividad App
100% Conectado
Con Suzuki Connect

2 Tecnologías Híbridas
Elige Mild Hybrid o Strong Hybrid

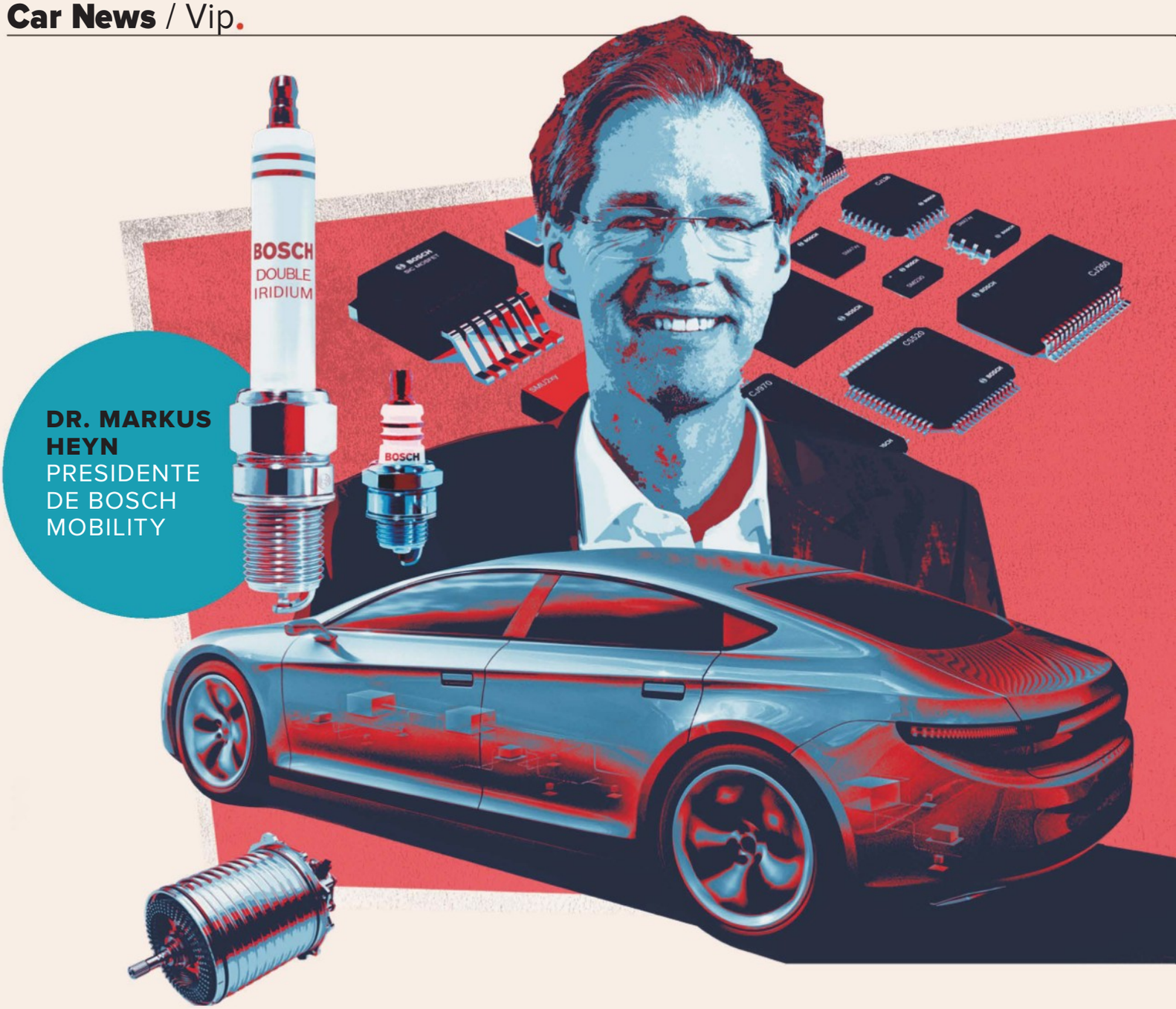
4 Modos De Conducción
Tecnología 4x4 AllGrip Select

Descubre el S-Cross

Suzuki recomienda MOTUL

auto.suzuki.es

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,3 a 5,9. **Emisiones CO_2 WLTP (g/km):** de 120 a 133.



DR. MARKUS HEYN
PRESIDENTE DE BOSCH MOBILITY

“Debemos centrarnos en las nuevas tendencias”

Bosch se está preparando para un futuro menos dependiente de las bujías de encendido, aumentando la digitalización y dejando atrás el diésel.

SI CONDUCE un coche, lo más probable es que utilice al menos un componente de Bosch. La empresa es un gigante en el mundo del automóvil, que desarrolla desde inyectores de combustible y bujías hasta sensores, componentes de frenos, baterías e incluso escobillas limpiaparabrisas, y mucho más.

Pero el panorama automovilístico está cambiando, y Bosch también. Después de su implicación en el Dieselgate, por el que fue multada con una gran cantidad de dinero, la empresa alemana dice que “ha tomado nuevas medidas para mejorar considerablemente sus políticas y procedimientos de cumplimiento ya existentes”. Bosch asegura que ahora está “mirando hacia adelante, centrando su atención y recursos en dar forma al futuro en sus áreas de negocio”.

Como en el futuro habrá menos motores de combustión y más vehículos eléctricos, la empresa se dedica cada vez más a las tecnologías digitales y de software. El epicentro de la transformación automovilística de Bosch es el Dr. Markus Heyn, presidente de la división Mobility y miembro de

“Ahora estamos construyendo más un negocio de software puro”

“De media, el contenido electrónico de un vehículo aumenta un 10% de año en año”

la Junta Directiva de Bosch. Desde su época universitaria en la RWTH de Aquisgrán, donde estudió tecnología, ha vivido y respirado el mundo del automóvil. Antes de incorporarse a Bosch en 1999, trabajó como investigador en Ford.

“La aceleración de ciertas tendencias y el impacto que tienen en nuestra oferta nos llevaron a la conclusión de que teníamos que centrarnos en ellas”, nos dice Heyn. “Es un cambio enorme, tanto que afectará a casi todos los empleados de Bosch (250.000), pero estamos avanzando a buen ritmo”.

Las exposiciones de Bosch en el reciente Consumer Electronics Show en Las Vegas y en el IAA Mobility de Múnich dieron una idea de sus prioridades actuales: sensores lidar, software para la movilidad conectada y tecnologías de confort interior.

Heyn valora la reputación de Bosch como empresa que crea componentes fiables que cumplen su cometido, y asegura que seguirá siendo así en el universo digital.

“Somos una marca de confianza y de alta calidad”, afirma. “Todos los años ganamos premios por nuestros productos. La buena noticia es que nuestro legado aporta una enorme seguridad, lo que es absolutamente importante para la automoción. Aquí es distinto que en la fabricación de smartphones, por ejemplo. Y aunque nuestra herencia siempre han sido los sistemas mecatrónicos con software incorporado, ahora estamos construyendo más un negocio de software puro”.

El tamaño y la diversidad de la empresa en cierto modo ayudan a Bosch a cambiar rápidamente y a comprometerse con su nueva estrategia al cien por cien: “Tenemos 38.000 especialistas y desarrolladores de software –¡menuda cifra!–. Incluso más allá de todos los actores del sector automovilístico, es una plantilla enorme que nos ayudará a alcanzar el tren de la digitalización”, dice Heyn.

Además de desarrollar y perfeccionar software y componentes propios, Bosch quiere convertirse en un actor más importante en el sector de los semiconductores, un componente cuya importancia crece rápidamente en el automóvil moderno. De media, el contenido electrónico de un vehículo aumenta un 10% de año en año, por lo que, aunque la cantidad de coches producidos se estancara, el contenido electrónico seguiría aumentando considerablemente”.

Heyn subraya que Bosch lleva años participando en el sector de los semiconductores, pero admite que aún queda potencial por explotar. “Principalmente los fabricábamos para las divisiones internas de la empresa, pero ahora los hemos abierto al mercado externo”.

Del mismo modo, la empresa está invirtiendo miles de millones de euros en esa parte de su negocio. En 2021 abrió una fábrica de chips en Dresde, el año pasado adquirió la estadounidense TSI Semiconductors y abrió una planta de pruebas de chips en Malasia.

“Realmente tenemos que centrarnos en esta tecnología crítica para evitar una segunda oleada en la que la industria automovilística podría verse estrangulada de nuevo [como sucedió tras la pandemia] porque, sencillamente, no hay capacidad suficiente. Lo difícil es abastecer el creciente contenido electrónico de un coche, por eso tenemos que centrarnos en esa tecnología fundamental para evitar más bloqueos en el futuro”.

Bosch es uno de los líderes en el desarrollo de sensores lidar.

DISTANCIA CORTA

Seis preguntas que solo CAR haría

Háblenos de su primer coche... “Un Golf azul. Mis padres me ayudaron un poco a comprarlo. Fui muy feliz con ese coche”.

¿De qué logro se siente más orgulloso? “Tener las agallas de reconstruir esta empresa con nuevas perspectivas en hardware, software y semiconductores. Creo que es un movimiento audaz teniendo en cuenta que somos una empresa tan grande”.

¿Qué es lo mejor que ha hecho en coche? “Cuando era mucho más joven, corría con mis amigos por pequeñas carreteras secundarias en terrenos privados. Con frecuencia conducía el coche de mi madre, que era verde pero volvía marrón... Ella no se enteró durante mucho tiempo”.

Cuéntenos un momento en el que la haya cagado de verdad... “Mi primera prueba invernal en Suecia. Aprendí que no se puede vencer a la física, aterricé con un AMG GT (abajo) en la nieve y no pude volver a sacarlo”.

¿Supercoche o clásico? “Supercoche, sobre todo porque asisto a dos o tres eventos automovilísticos al año y veo muchos”.

¿Cuál fue el primer componente automovilístico fabricado por Bosch? “Fue el cilindro de encendido magnético”. [Heyn tiene razón.]

Little Car Company

Esta compañía británica tiene permiso de Ferrari para reproducir su Testa Rossa a un 75% de su escala. Se impulsa con un motor eléctrico y es ideal para niños... y mayores.

Tiene varios modos de conducción que regulan su potencia. Su velocidad máxima es de 80 km/h y su autonomía de unos 90 km.

EL TESTA ROSSA J es una réplica a escala perfecta de un Ferrari Testa Rossa original de los años 50, con licencia y aprobación de Ferrari, por lo que se puede comprar en los concesionarios oficiales de la marca –en Santogal Madrid hay varios–.

La empresa inglesa comenzó a fabricar Bugattis Tipo 35, que están demostrando ser tan exitosos que ahora producen 5-6 por semana. Luego añadió el Aston Martin DB5 Junior y una versión "No Time To Die 007" equipada con dispositivos del mismo agente secreto, antes de anunciar el Testa Rossa J. ¿Por qué el Testa Rossa? Porque es considerado por muchos como el mejor deportivo de Ferrari de todos los tiempos, ganador de Le Mans y Sebring en tres ocasiones, además de muchos otros grandes títulos. No obstante, Ben Hedley, CEO de LCC sugirió el TR, un 250 California Spyder y un 330 P4, y fue la propia Ferrari la que eligió el Testa Rossa.

Para construir la versión a escala, el LCC tuvo acceso a los planos originales de la década de 1950, lo que significa que el Testa Rossa J parece idéntico al real. Y los detalles son idénticos. El chasis está hecho de aluminio moldeado a mano, cuenta con un volante Nardi real y frenos de disco de una moto Ducati escondidos detrás de unas espectaculares llantas de radios de 12 pulgadas.

Si mides más de 1,90 metros es posible que tengas dificultades para encontrar espacio para tu rodilla izquierda entre la rueda y los tubos del chasis, pero es sorprendentemente amplio por dentro, con suficiente hueco para que un adulto y un niño se sienten uno al lado del otro.

Como los Ferrari modernos, tienen un Manettino en el volante con el que poder limitar la potencia de salida del motor, pasando de 5 a 2 CV. Luego, cuando sea el turno de papá (o mamá), puedes pasar del modo Comfort al Sport y aumentar la energía a 13 CV. Finalmente, el modo Race liberará 16 CV, lo que te permitirá alcanzar su velocidad máxima de alrededor de 80 km/h. Con una batería de 1.4 kWh, tiene una autonomía de 90 km.

¿Suena? No. LCC sí lo consideró, y Ferrari encontró a un propietario de un Testa Rossa original dispuesto a grabar su coche, pero ambas partes decidieron no agregar nada falso.

Para construir la versión a escala, la empresa LCC tuvo acceso a los planos originales de la década de 1950

Otras recreaciones

ASTON DB5 JUNIOR
El normal está a la venta desde 69.000 €, pero tienes una versión "007" con gadgets incluidos que sube a 110.000 €.

BUGATTI BABY II
Recreación del Bugatti Type 35 que disputo el GP de Francia de 1924. Su precio ronda los 80.000 €.

BENTLEY BLOWER JNR
A un 85% de la escala real del modelo de 1929, es la última creación de la compañía británica. Cuesta unos 115.000 € aprox.

LAS APARIENCIAS NO ENGAÑAN

RANGE ROVER
SPORT

Gama Range Rover Sport 24MY: consumo combinado WLTP 0,6-0,8 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2 WLTP 15-18 g/km.
Garantia de 5 años o 150.000 km y 3 anos de asistencia en carretera. Mas información en www.landrover.es

“Nuestra marca debe ser global”

Uno de los máximos responsables de la firma británica, ahora perteneciente al gigante chino Geely, nos habla de sus nuevos productos y de sus planes de futuro y de reducción de peso.

BEN PAYNE, VICEPRESIDENTE DE DISEÑO DE LOTUS

EN UNA RECIENTE rueda de prensa de Lotus, previa a su propuesta de salida a bolsa en el NASDAQ, se proyectó una interesante diapositiva. En ella se reiteraban las anunciadas presentaciones de productos “totalmente eléctricos a partir de ahora” y los últimos calendarios de entrega de la marca británica, pero también se ofrecían algunas estimaciones de ventas e información sobre precios extremadamente ambiciosas. Lotus quiere vender entre 5.000 y 6.000 deportivos de combustión Emira en 2024. Y entre 40.000 y 50.000 SUV Eletre de más de 95.000 euros al año, a partir de 2026. Más 30.000-40.000 Emeya GT de precio similar, y la friolera de 80.000-90.000 SUV medianos (Type 134) de 60.000 euros o más, al año a partir de 2027. Si añadimos entre 10.000 y 15.000 ventas anuales del deportivo Type 135, de unos 75.000 euros, y algún que otro hiperdeportivo Evija de unos 2 millones de euros, el total anual podría superar las 200.000 unidades y unos ingresos considerables. En comparación, Porsche vendió 320.221 coches en 2023. Teniendo en cuenta que las ventas de Lotus fueron inferiores a 1.000 en 2022, es un aumento monumental. Todo ello hace que el trabajo del nuevo vicepresidente de diseño del Grupo Lotus, Ben Payne, sea cada vez más amplio y complejo. Este hombre de 45 años asumió el cargo en agosto de 2023, solo unos meses después de la prematura muerte, a los 73 años, de su anterior jefe, el veterano Peter Horbury. “La estrategia se fijó en relación con los futuros productos”, afirma Payne. “Peter contribuyó en ellos, así que su legado se dejará sentir durante bastantes años”. Payne ya era director creativo del Centro Tecnológico y Creativo de Lotus, en Coventry (UK), desde 2022 (supervisaba la parte no deportiva de la gama) y cuenta con una larga trayectoria hasta la fecha. Graduado en el Royal College of Art, ha trabajado en Bugatti (concepto 16C Galibier de 2009), Aston Martin (DB11 de 2016) y para numerosas marcas de automóviles globales durante dos periodos en la agencia de diseño Makkina. Más tarde, en 2018, se unió al actual propietario de Lotus, Geely. Es muy consciente del salto que tiene por delante. “Tenemos que dar forma a la marca para que funcione en todas partes”, afirma. “Nuestras cifras de ventas en 2022 eran de unos 600 coches, y ahora vamos por los 19.000 pedidos. Esos clientes son muy diferentes, pero no debemos dejar a nadie atrás. A medida que empecemos a lanzar vehículos más pequeños, quizá sean más fáciles de aceptar para ese público fiel”. Los productos tecnológicos “más ligeros y económicos” son una aspiración de la marca. “Pero depende de lo que podamos ofrecer a los clientes a un precio adecuado. Se pueden hacer coches más pequeños, más estrechos y con más tecnología, pero son caros”. Payne alude a los dos próximos Lotus EV de menor tamaño. En primer lugar, el SUV de tamaño medio Type 134, que se presentará en 2024 y se enfrentará al nuevo Porsche Macan eléctrico allá por 2026. En segundo lugar, el deportivo biplaza Type 135, que se presentará en 2025 y saldrá a la venta en 2027. “Cuando estás ampliando una marca que la mayoría de la gente conoce por modelos como el Elise, el Eletre es una gran transición”, continúa. “Pero hemos tenido más libertad con el Type 134”. Entonces, ¿no habrá un Eletre en miniatura? “Creo que, a medida que nos adentremos en lo que representa la marca (ese espíritu pionero), podemos esperar más de ella”. Suena prometedor. Payne también vigila todas las áreas que tocan el logotipo de Lotus. Para empezar, le sugiero medio en broma que eche un vistazo al papel higiénico extrañamente negro de la sala de exposiciones de Londres y a la escasa iluminación de los aseos. “A veces, los diseñadores se centran demasiado en los detalles, intentando armonizar las cosas y ser coherentes”, admite. “De lo contrario, la gente corre demasiado y la marca se diluye... Pero pondremos solución a los aseos”. Bromas aparte, depende directamente de Qingfeng Feng, Consejero Delegado de Lotus, y es muy consciente del aumento de peso de la gama de vehículos eléctricos de Lotus, en contradicción con el famoso mantra de su fundador, Colin Chapman, de simplificar y luego aligerar. “El peso es un factor muy importante en la eficiencia de un vehículo, así que decir que somos eléctricos y ecológicos no es suficiente. Hay que avanzar hacia la circularidad, en la forma de diseñar y crear, a medida que el producto recorre su ciclo de vida. Esa es la aspiración que todo el mundo debe perseguir y que algunos mercados impulsarán más rápido que otros. La segunda parte de la ecuación es el valor de la marca”. ¿Qué es lo correcto para Lotus? “Fabricar coches lo más eficientes posible en cualquier segmento. Esto se refiere a los materiales y la fabricación. En gran medida”.

“Cuando estás ampliando una marca que la gente conoce por el Elise, el Eletre es una gran transición”

CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Ferrari Approved: certificación para mantener tu pasión inalterada a través de los años.

El programa de certificación de vehículos usados Ferrari Approved garantiza la máxima confianza a quienes compran su Ferrari.

Incluye un total de 201 puntos de chequeo y garantía de hasta 24 meses (según modelos) aprobados en exclusiva por la Red de Concesionarios Oficiales Ferrari en España.

Ferrari Barcelona
Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
info@carsgallery.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid
C/ Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Marbella
Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia
Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia.
Tel: +34 96 347 91 99
info@carsgallery.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari.com

Una nueva interfaz

El gigante alemán ha mejorado sustancialmente su tecnología con un sistema de infoentretenimiento más limpio, rápido e inteligente.

VOLKSWAGEN está realmente arrepentida después de las críticas a su sistema de infoentretenimiento MIB3, que se lanzó con el Golf Mk8 y el ID. 3. El jefe de producto de VW para el Golf, Michael Blaul, lo calificó de "experiencia dolorosa".

Mientras VW lanzaba una serie de actualizaciones para los coches que utilizaban el MIB3 con el fin de acelerarlo y eliminar errores, los ingenieros de software se pusieron rápidamente manos a la obra para crear un sistema completamente nuevo que tuviera en cuenta todas las críticas posibles del anterior.

El MIB4 es el último software del Grupo que Volkswagen y Skoda ya están utilizando. Los Golf, Tiguan y Passat Mk8.5 actualizados y el nuevo ID. 7 de Volkswagen, así como los últimos Superb y Kodiaq de Skoda, ya funcionan con esta tecnología. Nuestro primer contacto ha sido con el impresionante ID. 7.

Los controles del climatizador ahora están retroiluminados –un descuido francamente desconcertante en la interfaz de usuario anterior– y ahora hay un punto fijo en la base de la pantalla para los controles del climatizador de uso frecuente. VW también ha mejorado considerablemente la capacidad de procesamiento, reduciendo el retraso.

Además de tener una pantalla de inicio personalizable que te muestra la información y los ajustes más importantes para cada cliente, ahora también hay un menú de acceso rápido en la parte superior que te permite tener a mano los ajustes o menús que utilizas con más frecuencia. También puedes personalizarlo y acceder con un solo toque a la navegación a pantalla completa, a los ajustes del sistema de seguridad del coche y a los interruptores para activar el arranque/parada o la información sobre la batería.

La versión específica del ID. 7 también incluye una gran personalización del flujo de aire del sistema de climatización a través de sus salidas de aire "inteligentes", y cuenta con una aplicación Wellness, que llega por primera vez en la versión familiar, que vincula la ventilación con la iluminación, el sonido y la función de masaje del asiento. ¿Cuántos conductores lo probarán más de una vez? Sospechamos que no muchos.

En teoría, todo esto suena a progreso. Además, lo que es digno de elogio es la velocidad del sistema: realmente es mucho más rápido que incluso la última versión de MIB3, y los gráficos son supernítidos. La inclusión de esas zonas fijas en la parte superior e inferior de la pantalla reduce sin duda el número de menús.

¿FUNCIONA?

Desde luego. Responde mejor que el antiguo sistema y se han solucionado las principales críticas.

LOS DEDOS MANDAN

CÓMO FUNCIONA

CLIMATIZADOR

Las salidas de aire se pueden personalizar al máximo, tanto la potencia como la dirección, desde la pantalla principal. Hasta que te acostumbras, las primeras veces mejor hacerlo parado.

MUCHO RELAX

El ID. 7 Tourer tiene una aplicación Wellness para refrescarte, calmarte o dejarte dormir la siesta mientras cargas. Los asientos climatizados incluso pueden secar la ropa empapada por la lluvia.

CHAT GPT

Aún no lo hemos probado, pero VW planea incluir ChatGPT en su asistente de voz a través de una futura actualización over-the-air. Tiene potencial para mejorar.

THE LAST DANCE

LAMBORGHINI HURACÁN STJ

LAMBORGHINI MADRID
Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA
Vía de las Dos Castillas, 9
Pozuelo de Alarcón
28224 Madrid
Tel. 91 715 40 11
ventas@lamborghinimadrid.com

SERVICIO TÉCNICO
C/ Gamonal, 47 Naves 9 y 10.
Polígono Industrial Vallecas
28031 Madrid
Tel. 91 463 99 85
serviciotecnico@lamborghinimadrid.com

https://lamborghini-madrid.es

Consumo de combustible combinado: 13,9 l/100km (WLTP).
Emisiones de CO_2 combinadas: 331 g/km (WLTP).

Estrena una versión híbrida de 140 CV.

Mitsubishi Colt

Construido sobre la plataforma CMF-B de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, la séptima entrega del compacto japonés está a la venta desde 16.790 euros.

TRAS EL NUEVO ASX, el Colt supone el regreso de Mitsubishi Motors al segmento central de los vehículos compactos en Europa, así como el retorno de un modelo emblemático de nuestra marca", aseguraba Frank Krol, presidente y CEO de Mitsubishi Motors Europa durante su presentación.

El nuevo Colt ofrece un diseño dinámico y moderno tanto en el exterior como en el interior. En el frontal, las luces diurnas Led transmiten el lenguaje de diseño Dynamic Shield de Mitsubishi Motors. Las líneas del capó caen suavemente, resaltando el icónico logotipo de los tres diamantes de Mitsubishi. Cuando la mirada se desplaza por el lateral, sus proporciones lo definen como un vehículo creado para adaptarse al entorno urbano. Estos rasgos se prolongan a la zona trasera, que integra el emblema del Colt y el nombre de la marca, además del alerón y el protector inferior, que rematan el diseño enfatizando el carácter dinámico y moderno del vehículo. El nuevo Colt se ofrece con cinco colores: Negro Onyx, Rojo Sunrise, Azul Royal y Gris Volcanic, metalizados; y Blanco Arctic, sólido.

En cuanto a mecánicas, la gama parte de un motor 1.0 tricilíndrico de 65 CV, asociado a un cambio manual de cinco velocidades. Un escalón por encima tenemos otro tricilíndrico 1.0 de 90 CV, con caja de seis marchas. Y en un mundo que demanda mayor eficiencia y menores emisiones, el nuevo Colt ofrece una opción híbrida (HEV) que combina un 1.6 litros con un motor eléctrico de 49 CV. Este conjunto desarrolla 145 CV en total y se gestiona con una transmisión automática multimodo.

Desde su llegada a Europa en 1978, el Colt ha vendido más de 1,2 millones de unidades en seis generaciones

Vuelve el Mitsubishi Outlander PHEV

Pensado específicamente para el mercado europeo, con un renovado diseño exterior y un interior mejorado, el nuevo Mitsubishi Outlander PHEV MY25 volverá a formar parte de la oferta comercial de Mitsubishi en España. El Outlander PHEV fue el primer SUV híbrido enchufable del mundo seguido por el Eclipse Cross PHEV en 2020. Las ventas de ambos modelos han alcanzado casi 250.000 unidades solo en Europa. La tecnología PHEV de MMC está reconocida como una de las más avanzadas y confiables de la industria. El nuevo Mitsubishi Outlander PHEV MY25 se actualizará específicamente para el mercado europeo y se lanzará en la segunda mitad de este mismo año.

Impresionante. Incluso antes de arrancar.

Continental GTC S.

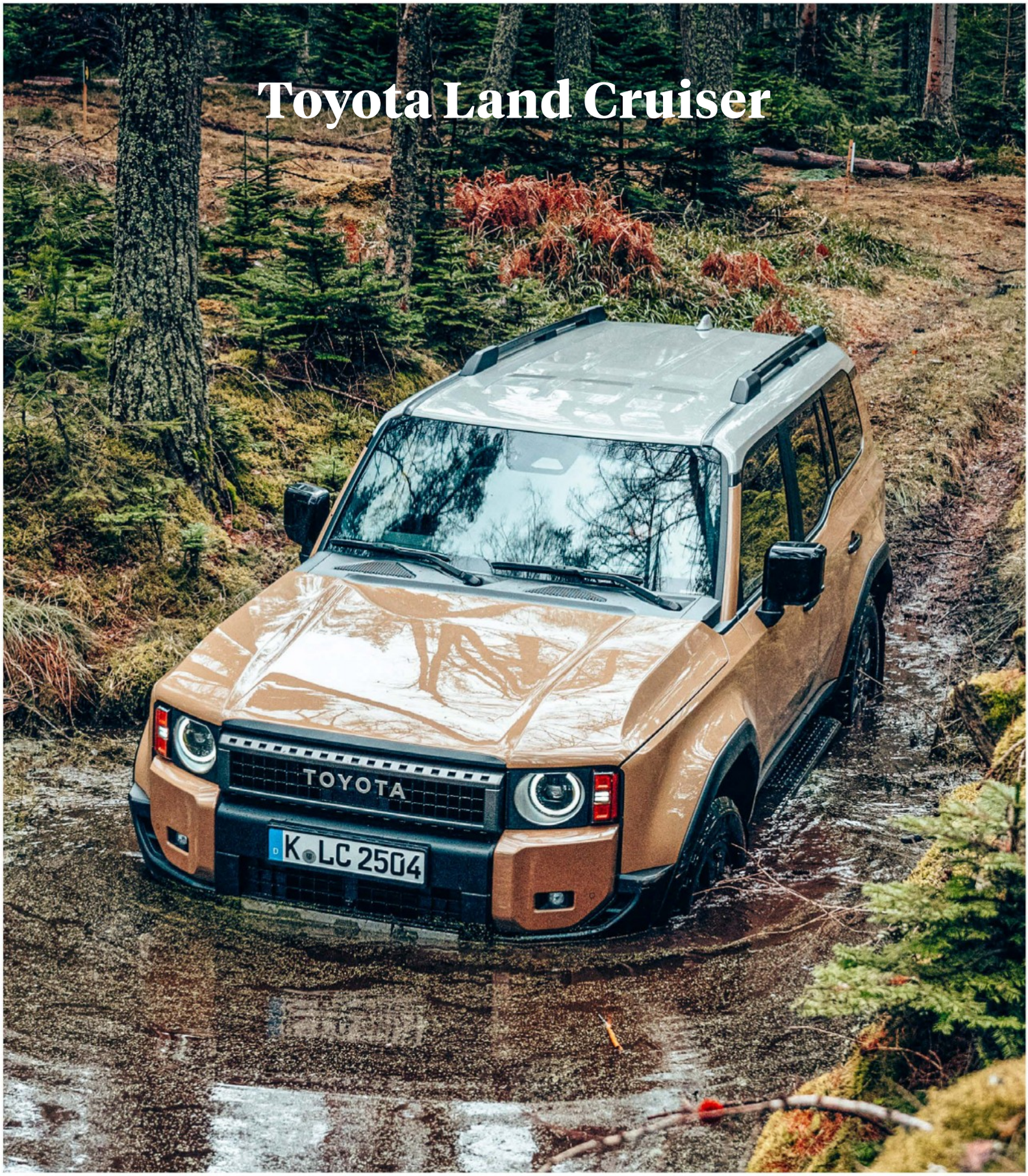
Los detalles de tinta oscura prometen emoción. El modo Sport especialmente calibrado lo consigue.
Descubre mas en BentleyMotors.com/en/models/continental-gt/continental-gt-s.html

Continental GTC S (V8) WLTP ciclo combinado: consumo combustible,
mpg (l/100km) – Combinado 22.6 (12.5). Combinado de emisiones CO_2 – 284 g/km.

El nombre de 'Bentley' y la 'B' alada son marcas registradas.
© 2024 Bentley Motors Limited. Modelo mostrado: Continental GTC S.

BENTLEY BARCELONA
MADRID, MARBELLA & VALENCIA

Toyota Land Cruiser



Olvídate de la corriente eléctrica un instante. En algunos aspectos, el coche más importante de 2024 es este, un diésel. Vendido en más de 170 países y famoso por su naturaleza imparable, se ha convertido en el vehículo preferido de muchos y nosotros ya lo hemos probado. **Por:** Team CAR

1 minuto
Bienvenidos a Escocia, la tierra perfecta para probar todoterrenos

5 minutos
A nuestros coches le faltan algunas piezas.... solo hay cuatro en Europa. Esto sí que es estrenar un vehículo.

15 minutos
Estamos todos con la boca abierta, porque es verdad que antes la conducción sobre asfalto no era tan delicada. Buenas noticias.

40 minutos
Gracias a los fabricantes por dejarnos todavía opciones multienergía dentro de su gama a pesar de los hostigamientos por parte de Europa. Al fin y al cabo, no todos tenemos las mismas necesidades.

ESTE NUEVO modelo es todo un acontecimiento. Fue en 2009 cuando tuvimos por última vez una nueva generación del Land Cruiser, el 150. A pesar de las tentaciones de Toyota de darle varios retoques hollywoodienses a lo largo de los años, el viejo coche empezaba a envejecer como un vaso de leche al sol. No obstante, el anterior Land Cruiser era respetado por su excepcional capacidad todoterreno, pero resultaba muy comprometido cuando se trataba de cualquier cosa relacionada con el asfalto. Con la nueva generación, Toyota repasa los 72 años de historia del Land Cruiser para su diseño, al tiempo que lo adapta mejor a quienes nunca jamás cruzarán el desierto del Gobi.

El resultado, cuyo nombre en clave es 250, es impresionante. Es una mezcla de un Land Rover Defender con un Suzuki Jimny. Con un aspecto retro, los faros redondos son exclusivos de esta versión First Edition –el resto los llevarán cuadrados–. La tradicional carrocería sobre bastidor se mantiene, pero ha sido ampliamente rediseñada. La nueva dirección asistida eléctrica sustituye a la antigua hidráulica y el interior ha mejorado notablemente.

Estamos conduciendo el nuevo Land Cruiser en Escocia. Aquí se ven muchos Defender de la última generación; ese nivel de capacidad todoterreno sigue siendo una de las prioridades de Toyota para el 250. Los cuatro coches de prueba de los que disponemos son los únicos que se encuentran actualmente en Europa y no están acabados. A algunos les faltan botones interiores, y otros son una extraña combinación de especificaciones, pero nuestro ejemplar parece sacado directamente de la cadena de producción.

En 2025 llegará una versión mild-hybrid que logrará suavizar aún más la experiencia de conducción

El nuevo motor sigue siendo el mismo un cuatro cilindros turbodiésel de 2.8 litros, pero se ha revisado a fondo, incluyendo una nueva caja de cambios automática de ocho velocidades. Cuesta creer que no sea un motor nuevo, ya que la diferencia es abismal. La potencia de 204 CV sigue siendo la misma, por lo que no es tan rápido ni refinado como un Defender de seis cilindros, pero se puede recortar cómodamente un par de segundos al tiempo de aceleración del coche antiguo. De todas formas, muchas estadísticas no se confirmarán hasta que esté debidamente homologado. La caja de cambios es suave y consigue mantener las relaciones en su punto justo para que siempre obtengas la potencia que necesitas.

En 2025, Toyota introducirá un mild-hybrid de 48 voltios, que, según nos dicen, hará que el motor sea más suave y silencioso. El rendimiento en carretera es la principal diferencia, y aunque se nota que sigue siendo un chasis de carrocería sobre bastidor, se siente mucho más plantado y seguro en la carretera. La adopción de la dirección asistida eléctrica es otro cambio bienvenido. El retroceso es mucho menor que

Aunque no lo parezca, mide tan solo 4.920 mm. Hecho con escuadra y cartabón... nos encanta.

Rivales 4X4 clásicos

FORD BRONCO
Se le esperaba en Europa desde hace muchas décadas. Su atractivo americano siempre es un aliciente. Cuesta 87.000 euros.

MERCEDES CLASE G
Es el actual referente de este segmento, en 2024 también se actualizará. Ahora se comercializa por 115.000 euros en adelante.

LAND ROVER DEFENDER
Sus capacidades todoterreno son una auténtica maravilla y tienes también la opción de carrocería tres puertas. Desde 76.000 euros.

JEEP WRANGLER
Otro icono. Se vende desde 1998 y en su generación actual hay incluso una versión híbrida enchufable. Desde 76.500 euros.

La evolución sobre asfalto, respecto al modelo antiguo, es sobresaliente

con la antigua dirección asistida. Se nota mucho más seguro sobre el asfalto. Es sorprendentemente bueno para ir deprisa y el modo Sport realmente funciona, pero ¿algo de esto va en detrimento del pedigrí todoterreno? Definitivamente no. Este 4x4 parece haber sido construido para ser tan duro y fiable como siempre. La tracción permanente a las cuatro ruedas se mantiene, mientras que hay un nuevo mecanismo que puede desbloquear la barra estabilizadora delantera, lo que permite una mejor articulación de las ruedas fuera del asfalto o, para los usuarios urbanos, si hay que superar un bordillo especialmente alto.

Pocos coches te ofrecen también una visión tan dominante del capó, y aunque el Land Cruiser se acerca a los cinco metros de largo y dos de ancho, ofrece una visión clara de cada curva. No hay tantos modelos de este tamaño tan fáciles de colocar. Tanto si estas descendiendo una ladera escocesa como en un aparcamiento estrecho, esta visibilidad es muy bienvenida.

El interior del Land Cruiser ha cambiado mucho. El nuevo cuadro de instrumentos digital y la gran pantalla táctil no son de última generación, pero hacen todo lo necesario y son fáciles de usar. Hay botones táctiles para el control de la climatización, diseñados para ser operados por manos grandes con guantes. Es un salto cualitativo importante y de agradecer.

Existe la opción de cinco o siete asientos y, al igual que los actuales Defender y Jimny, se trata de una gran reinvención de un SUV de piernas largas, manteniendo intacto su espíritu. Es fácil imaginar que se convertirá en un éxito porque será un modelo de culto entre la gente que no necesita sus capacidades, y porque tendrá una gran demanda entre aquellos cuyo trabajo dicta que sí las necesitan.

Aunque Toyota también este centrándose en su camino eléctrico, siempre hay hueco para hacer estas maravillas. Su motor turbodiésel de 204 CV va como la seda.

El Land Cruiser es imponente, robusto, mejorado y precioso, no es casualidad que este año pueda robar la atención de los consumidores

Ficha

PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
Desde 76.450 €.	204 CV 500 Nm.	Vel. máx.: 170 km/h. 0-100 km/h: 10 s.	2.330 kg.	9,4 l/100 km.	2025

Aston Martin Barcelona | Paseo de la Zona Franca, 06-08 · 08038 | 932 896 363 | www.quadisgallery.es/#AstonMartin
Aston Martin Madrid: ventas y exposición I Glorieta López de Hoyos, 5 · 28002 I 914 557 634 I www.tayre.es
Aston Martin Madrid: servicio técnico oficial I Manuel Tovar, 12 · 28034 I 914 137 013 I www.tayre.es

The emissions/fuel economy figures quoted are sourced from official regulated test results obtained through laboratory testing. They are for comparability purposes only and may not reflect your real driving experience, which may vary depending on factors including road conditions, weather, vehicle load and driving style.

Nuevo director de marketing

Alfredo Guerra (46) ocupará este cargo con efecto inmediato.

EN SU NUEVO cargo supervisará los programas de marketing y comunicación de la marca, y será responsable del marketing estratégico, coordinando y adaptando la estrategia de la central europea al mercado español.

Alfredo Guerra formará parte de la alta dirección de la compañía donde dada su formación en ingeniería y su amplia experiencia en ventas, posventa, y marketing, aportará una valiosa vertiente técnica y comercial que impulsará la estrategia de marketing de la empresa. Guerra posee una visión global de la estrategia de negocio y una comprensión de las necesidades y expectativas de los clientes. Además, su experiencia previa le proporciona una perspectiva integral del ciclo de vida del cliente desde la identificación de oportunidades hasta la entrega de soluciones personalizadas y el soporte posventa.

De nacionalidad española y 46 años de edad, Alfredo es Ingeniero Industrial por la UEM además de executive MBA entre otros estudios de postgrado orientados a la dirección estratégica de ventas y marketing, y aporta más de 20 años de experiencia en la automoción en marcas como Iveco y posteriormente en Kia desde el 2010.

Sin duda, un gran movimiento que ayudará a mejorar las ventas de la marca, que ya de por sí son bastante buenas. No obstante, en 2024, Kia aspira a unas ventas mundiales de 3,2 millones de unidades. Por regiones, la marca espera vender 530.000 coches en Corea y 2.663.000 en el exterior. Kia también espera comercializar 7.000 vehículos para usos específicos (PBV). Por otra parte, este año, Kia tiene previsto seguir mejorando su experiencia de cliente y rentabilidad, así como consolidar su posición de liderazgo en el mercado mundial de vehículos eléctricos. Para ello lanzará nuevos modelos, reforzará el atractivo de sus productos, con tecnología de conectividad mejorada, y ampliará aún más su negocio de PBV.

Su formación en ingeniería y su amplia experiencia aportarán una valiosa vertiente técnica y comercial que impulsará la estrategia de marketing

PREMIOS LAUREUS 2024

La gala, celebrada por primera vez en Madrid, tuvo un claro sabor español, con el Premios Laureus al Mejor Equipo del Año para la Selección Española Femenina de Fútbol; a la Deportista Femenina del Año para Aitana Bonmatí; y al Deporte para la Transformación Social para la Fundación Rafa Nadal. Por su parte, Kia fue el Official EV Partner de estos Premios y transportó a muchos invitados a la gala con una gran flota. Además, en la fan zone de Kia un nutrido grupo de niños pudo ver de cerca a muchos de sus ídolos deportivos.

Carolina Cerezuela, embajadora de Kia desde 2020, ha dado el salto a la movilidad eléctrica y ha cambiado su Kia Sorento por un EV9 GT-Line. En el acto comentó: "Siempre tengo cosas por hacer, y una que tenía apuntada era pasarme al coche eléctrico. Carlos lo tiene desde hace dos años y es un cambio impresionante".

Alberto Ávila (Madrid, 15 de agosto de 1996), se ha unido al grupo de embajadores de Kia en España. El atleta madrileño, que sueña con participar en los Juegos Paralímpicos de París 2024, va a disfrutar de un Kia Sportage 1.6 T-GDi HEV GT-line, adaptado con un inversor de pedal de acelerador electrónico.

LAMBORGHINI URUS SE

DARE TO LIVE MORE

LAMBORGHINI BARCELONA

Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA
Calle Ganduxer, 71
08017 Barcelona
Tel: +34 93 362 41 23
info@lamborghini-barcelona.es

SERVICIO TÉCNICO
Passeig de la Zona Franca 8
08038 Barcelona

www.lamborghini-barcelona.es

El vehículo aún no está disponible para la venta y, por lo tanto, no está sujeto a la Directiva 1999/94 CE. Consumo y emisiones en fase de homologación.

Las novedades que vienen

Nuevos SUV compactos y versiones electrifcadas de algunos de los todoterrenos más poderosos del planeta... De estos modelos os hablaremos mucho en los próximos meses.

MERCEDES CLASE G ELÉCTRICO

Al ser un coche grande e imponente y para mantener el punto de gravedad bajo, han optado por incorporar la batería en el mismo chasis. Esta batería de iones de litio es de 116 kWh útiles, y le permiten recorrer más de 400 km; 473 km homologados según WLTP. Se denomina G 580 porque sus cuatro motores le otorgan una potencia total de 587 CV.

NECESITAS SABER

¿Qué es? La versión eléctrica del genuino 4x4. | **Especificaciones:** Como el gasolina, tiene un chasis de largueros y travesaños, suspensión trasera de eje rígido y reductora... pero llega a los 100 km/h en 4,2 s. | **¿A quién va dirigido?** A amigos del campo y del planeta. | **¿Cuándo podré tener uno?** En Alemania está a la venta desde 142.621 euros.

LAMBORGHINI URUS, SE HÍBRIDO ENCHUFABLE

Esta versión PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) combina el V8 4.0 que ya conocemos –aunque ha sido rediseñado–, y un propulsor eléctrico de 141 kW (192 CV) para llegar a los 800 CV. El motor eléctrico de imanes permanentes, situado en el interior de la transmisión automática de ocho velocidades, puede actuar como potenciador del V8 de, pero también como elemento de tracción por sí solo.

NECESITAS SABER

¿Qué es? El primer SUV de Lamborghini con cable para cargar. | **Especificaciones:** Ofrece una autonomía eléctrica de 60 km y llega a los 100 km/h en 3,4 s. | **¿A quién va dirigido?** A los que no quieren renunciar a nada. | **¿Cuándo podré tener uno?** Pronto, pero todavía no hay precio.

ALFA ROMEO ~~MILANO~~ JUNIOR

Cambió de nombre en el último momento, pero en sus dimensiones compactas (4.173 mm) se concentra todo el ADN de la marca. Hay alternativas “cero emisiones” equipadas con propulsor de 156 CV y 410 km de autonomía; versiones con tecnología MHEV y 136 CV; y, de aquí a finales de año, llegará un “Veloce” de 240 CV, y un híbrido con tracción total Q4.

NECESITAS SABER

¿Qué es? Un SUV compacto más pequeño que el Tonale. | **Especificaciones:** Comparte tecnología con otros modelos de Stellantis como el Opel Mokka-e, el Peugeto E-2008 y el Jeep Avenger. | **¿A quién va dirigido?** A gente que se mueva por la ciudad con estilo. | **¿Cuándo podré tener uno?** Ya, los precios parten desde 29.000 euros.

MINI ACEMAN

Con cuatro metros de longitud, se sitúa en la gama entre el Cooper y el Countryman. Es totalmente eléctrico, tiene cinco plazas y un maletero de 300 litros. En su lanzamiento habrá dos versiones, E y SE. La primera tiene una batería de 42,5 kWh, 184 CV y una autonomía de 310 km. Y el SE, 54,2 kWh, 218 CV y podrá recorrer hasta 407 km según WLTP.

NECESITAS SABER

¿Qué es? El primer Mini que se fabricará en China. | **Especificaciones:** En una estación de carga rápida podrá pasar del 10 al 80% de la batería en poco menos de 30 minutos. | **¿A quién va dirigido?** A los que el Cooper les parezca pequeño y el Countryman grande. | **¿Cuándo podré tener uno?** En la página web ya está a la venta, desde 37.000 euros.

PORSCHE

Nuevo Porsche Taycan.

OVERFEEL: SUPERA TODAS LAS EMOCIONES.

Porsche Taycan establece nuevos límites en la electrificación deportiva. Un modelo decidido a crear experiencias únicas con más autonomía, tecnología y potencia. Reinventando la conducción para expresar de una forma inigualable la esencia deportiva de Porsche. Una gama que vuelve a ser pionera, le invitamos a que la conozca en Centros Porsche Madrid.

Centro Porsche Madrid Norte
Avda. de Burgos, 87
28050 - Madrid
Tel.: 912 035 410
porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste
C/ Ciruela, 5 - P.E. Carralero II
28220 Majadahonda - Madrid
Tel.: 916 347 810
porsche-madridoeste.com

Modelos Taycan: Consumo eléctrico combinado (WLTP): 16,7 - 22 kWh/100 km.
Emisiones de CO_2 combinado (WLTP): 0 - 0 g/km. Autonomía eléctrica combinado (WLTP): 423 - 678 km.

TurboInspiración

La vinculación de Johannson con este Porsche 930 es doble. Lleva el motor TAG del McLaren que él pilotó en Austria en 1987, y además el corredor sueco ha decorado su carrocería.

La tapa del motor es más alta que en el 930 de serie, e incorpora además las rejillas de refrigeración. La razón está en que han sacado el seis cilindros bóxer (plano) para colocar el V6 TAG biturbo refrigerado por agua.

Tras dejar la competición **Stefan Johansson (67)** decidió dedicarse al arte. Recientemente ha pintado la carrocería de uno de los Porsche 930 con motor TAG de F1. **Por:** G. Lahoz & Team CAR

EL PILOTO sueco y el motor TAG Turbo son los nexos de unión de esta historia. Concretamente el 1.5 V6 biturbo número #054. Esta mecánica de F1 impulsó al McLaren con el que Stefan Johansson compitió en el Gran Premio de Austria de 1987. Después ese motor fue almacenado durante décadas, como el Arca Perdida de Indiana Jones, hasta que alguien en Lanzante Limited tuvo una idea sobre que hacer con él. Paul Lanzante fundó su compañía a finales de los 70 y se enfocó en la restauración y mantenimiento de clásicos y deportivos, participando además en competición como Lanzante Motorsport. Han construido su reputación trabajando con los modelos más exclusivos de McLaren, y su primer éxito con alcance mundial lo lograron con el F1 GTR, que evolucionaron para ganar en 1995 las 24 Horas de Le Mans. Otros cinco F1 GTR fueron modificados por ellos y convertidos en LM. Años después y en colaboración con McLaren MSO crearon la versión LM del P1 en 2017 (solo cinco unidades), que era 60 kilos más ligera y con un 40% más de downforce. También desarrollaron siete unidades del Senna GTR "LM 25", inspirado en F1 GTR "Le Mans winner". Otro de sus trabajos especiales llegó en 2021, cuando modificaron cinco Pagani Zonda Revolucion para poder ser usados en carretera. Hoy Lanzante Limited la dirige Dean, hijo del fundador, y gestionan el concesionario McLaren de Petersfield. En su sede es normal ver varios McLaren F1 (ya se cotizan en unos 20 millones), porque cuando los propietarios de estos exclusivos triplazas quieren hacer el mantenimiento de sus coches, este es el lugar perfecto.

Stefan Johansson ha encontrado su nueva pasión en la pintura. Le visitamos en su estudio californiano.

911 CON MOTOR DE GRAN PREMIO

Pero la razón por la que estamos hablando de ellos es el Lanzante 930 TAG Turbo, un 911 Turbo (tipo 930) con motor de Formula 1. La relación especial de Lanzante con McLaren les ha permitido comprar "viejos" motores TAG Turbo para después instalarlos en once Porsche 911 turbo. La idea puede ser un poco disparatada pero no es nueva, porque Hans Mezger, el legendario ingeniero de Porsche que diseñó esta mecánica, ya lo hizo en su momento. Un poco por probar el motor y quizá un poco también por diversión. En Lanzante llevan años trabajando en este proyecto, y recuerdo que cuando visité en 2019 la sede de Cosworth para conocer el V12 atmosférico del Aston Valkyrie, ya me hablaron de ello (el Lanzante 930 debutó en Goodwood ese año). El trabajo de Cosworth ha consistido en adaptar esos motores 1.5 V6 biturbo de F1 a un uso "civilizado" en carretera (el 930 lleva de serie el motor bóxer de seis cilindros 3.0 o 3.3, con un solo turbo). La centralita (ECU) es de Cosworth, y fue necesario reducir los aproximadamente 1.000 CV de potencia que rendía en la Fórmula 1 a 510 CV. Subía hasta 12.000 rpm pero en el 911 se queda en 9.000. Las relaciones de las marchas fueron ajustadas (el cambio de seis velocidades es de un 993), instalaron un diferencial de deslizamiento limitado y, para mejorar la facilidad de conducción Cosworth redujo la presión de sobrealimentación, cambió la relación aire-combustible e introdujo turbos más pequeños. También lleva un radiador montado en la parte delantera como parte de un nuevo sistema de refrigeración por agua (cosa inaudita en un 911 de la época). También vemos jaula antivuelco, suspensión Ohlins, frenos carbonocerámicos y muchos componentes hechos de aluminio y fibra de carbono que ayudan a reducir 200 kg el peso del 930 Turbo original. Lo que no incorpora es control de tracción, una decisión técnica que suponemos busca mantener su estatus de "bestia parda". No nos cabe duda de que un 993 Turbo de serie será más eficaz y fácil de conducir pero ¿eso que más da? Lo que es seguro es que no sonará ni escupirá fuego por los escapes como el disparatado y maravilloso Lanzante 930 TAG Turbo.

El 911 blanco que ilustra este reportaje es el octavo de los once que se fabricarán y se denomina SJ87, en honor al piloto Stefan Johansson. Además se da la circunstancia de que ha sido el propio piloto sueco el que ha concebido su fantástica librea exterior. El ahora pintor tiene su taller en Los Ángeles y fueron los responsables de O'Gara Coach en Beverly Hills los que se pusieron en contacto con él para este trabajo. O'Gara distribuye marcas tan exclusivas como Aston, Bugatti, Koenigsegg, Lamborghini, McLaren, Lanzante, Czinger o TDF1 (que fabrican el equivalente a un F1 para clientes particulares).

DE LAS CARRERAS A LOS LIENZOS

Nos reunimos con Stefan en su estudio californiano para que nos contara la historia en primera persona. Con sus gafas de carey, el pelo peinado hacia atrás y sus ojos de un azul intenso, lo encontramos rodeado de tubos de pintura exprimidos y botes llenos de pinceles. Está trabajando en un cuadro de Ronnie Peterson. "Mi héroe de la infancia", explica sobre su compatriota. Cuando Stefan corría tenía fama de ser un tipo sencillo y simpático, y rápidamente comprobamos que no ha cambiado.

Johansson llegó a la élite de la F1 en 1985, cuando fue fichado por Ferrari. Tras dos años en la escudería italiana pasó a McLaren

Con frecuencia trabaja hasta altas horas de la madrugada, creando lotes de 10, 15 o 20 obras de arte durante un período creativo prolongado, generalmente después de haber tomado infinitas notas y haberse inspirado en sus viajes. Y como era de esperar, gran parte de ellas se inspiran en el automóvil.

Un trabajo actual captura el nuevo Porsche 963 de resistencia, y su obra abstracta reciente hace un guiño a "Memories of a past life" (Memorias de una vida pasada), como él denomina a esa serie. Expresan una sensación de velocidad, más que una referencia automovilística literal. Algunos de estos diseños han aparecido también en tablas de surf, monopatines, gorras, chaquetas y cojines, además del ya mencionado 911.

"Desde muy joven siempre tuve interés por la estética", nos cuenta. "Ya fuera un coche bonito, muebles o cualquier cosa, y cuando comencé a ganar algo de dinero en las carreras, empecé a coleccionar arte en mis viajes. Cuando finalmente dejé de conducir puse en la pintura la misma concentración, esfuerzo y energía que en mi carrera como piloto".

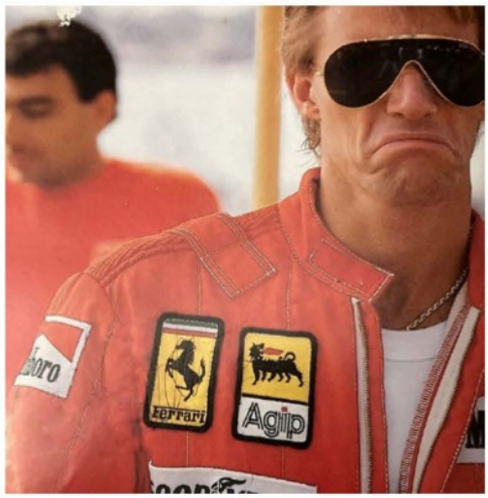
Johansson vivió a fondo los años donde reinaron los motores turbo, para muchos la época dorada de la F1. También ganó las 24 Horas de Le Mans con Porsche en 1997. Bajo estas líneas conversa con Giovanni Agnelli, el poderoso dueño de Fiat.

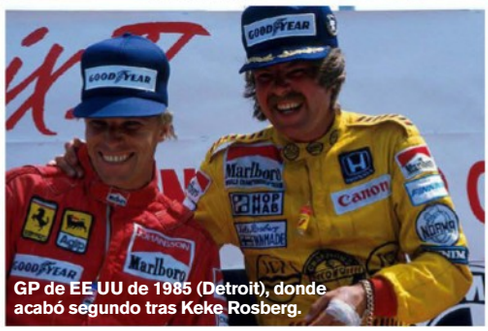
Johansson creció rodeado de deportes de motor. La familia no era rica pero tenía lo suficiente para disputar competiciones a nivel de clubes, y desde los tres o cuatro años veía a su padre Roland competir con Ford Cortinas y similares. A los 12 ya practicaba karting, el mínimo legal en aquella época, y aquello convirtió en su obsesión. "Dejé la escuela a los 15 años y solo quería correr. Tuve un trabajo normal durante unos seis meses en una fábrica de mi ciudad y ese año me fui a Inglaterra para intentar hacer carrera", afirma. "Los dos primeros años viví literalmente en mi coche. Fue una elección entre comer algunos días o poner combustible para hacer una prueba, simplemente tratando de aprovechar cada oportunidad para demostrar lo que podía hacer. Poco a poco empezó a funcionar".

Ganar el campeonato británico de Fórmula 3 de 1980 con el equipo Project Four Racing de Ron Dennis demostró al paddock que tenía mucha calidad, pero el suyo no fue un camino sencillo. Desapareció de la F1 tan rápido como había llegado, después de un difícil debut con Shadow en 1980, mientras que su regreso con Spirit Honda en 1983 duró solo una temporada. "Cualquier coche que estuviera disponible, en cualquier parte del mundo, yo estaba en él. Fui a Japón para la F2 y competí también en el Grupo C". Mientras tanto, empezó a aprovechar sus oportunidades en la F1, a veces pilotando frente a leyendas. Sustituyendo a un Brundle

En 1984 con el Toleman, con Lauda y su McLaren detrás.

Una foto legendaria de Rainer Schlegelmilch, Johansson en Mónaco '85.




GP de EE UU de 1985 (Detroit), donde acabó segundo tras Keke Rosberg.

Con Bernie Ecclestone, en 1987.

Compartió coche con Alboreto y Kristensen en Le Mans 97'.

Origen de los V6 TAG Turbo

El personaje clave fue Mansour Ojjeh (1952-2021) quien descubrió la F1 en 1978. Mediante TAG (Techniques d'Avant Garde) un holding empresarial fundada por su padre, estuvo involucrado con Williams cuando Saudia era su patrocinador. La asociación de Wiliams y TAG fue muy fructífera y ganaron dos mundiales, en 1980 y 1982. Fue en 1981 cuando Ron Dennis le propuso a Mansour financiar el desarrollo de un motor turbo, diseñado y fabricado por Porsche (bajo la dirección técnica de Hans Mezger) para los McLaren. Además TAG había comprado la relojera Heuer en 1985. Como recordaba Ojjeh, "la renombré TAG Heuer, y a lo largo de los años tuvimos mucho éxito con los relojes, hasta el punto en que todos los llamaron TAG porque nadie sabía pronunciar Heuer. La Fórmula 1 nos ayudó mucho al asociar los relojes con las carreras" (en 1999 Ojjeh vendió la marca relojera a LVMH por 770 millones). El éxito de los motores TAG Turbo fue total, ya que el año de su debut (1984) ganaron el Mundial con Lauda y en 1985 y 1986, con Prost.

lesionado en Tyrrell durante cuatro GP, Johansson generalmente tuvo ventaja sobre el inolvidable Stefan Bellof. Igualmente cuando Johnny Cecotto estuvo lesionado en Toleman, Johansson fue compañero de Senna, superando al brasileño el primer día en Portugal "¡Inconcebible a sus ojos!", antes de rivalizar con Niki Lauda durante la carrera. Fue entonces cuando le llamó el director del equipo Ferrari, Marco Piccinini, después de que la Scuderia despidiera misteriosamente a René Arnoux tras el estreno de 1985 en Brasil. "La reunión tuvo lugar en la fábrica de Módena. Recuerdo caminar por esos pasillos con fotografías de Fangio y Nuvolari en las paredes, y se me puso la piel de gallina", sonríe. "Luego entro en la oficina de Enzo, no hay luces encendidas, lo único que se puede ver es su silueta como en una película de Fellini. Piero Ferrari y Piccinini estaban allí y todos hablaban en italiano. 'El señor Ferrari pregunta si tienes hambre'. Pensé que en realidad no me estaba preguntando si quería comer algo, así que dije: ¡Nunca he tenido más hambre en mi vida!".

SU ÉPOCA EN FERRARI

Johansson asumió el papel de número dos frente al líder Michele Alboreto, pero lideró en Imola (la carrera de casa, los tifosi como locos) hasta que se le acabó la gasolina y una victoria segura se le escapó de las manos. "Debería haber ganado. Era apenas mi segunda carrera con Ferrari, con todo el público local. El número en el tablero decía que lo lograría, pero me quedé sin combustible". Posteriormente, las órdenes de equipo le obligaron a conformarse con el segundo puesto en Canadá y Detroit. Además, los Ferrari que condujo (el 156/85 y el F1/86) nunca fueron candidatos al campeonato. En 1986 superó a Alboreto al alcanzar el quinto puesto en la clasificación final de campeonato, pero lo peor fue el fatal accidente de Elio de Angelis mientras probaba el Brabham BT55 en mayo. Después de eso, el arte surgió de forma instintiva.

Los distribuidores de super-lujo O'Gara (en Beverly Hills), fueron quienes encargaron a Johansson una pintura especial para el 930

Los colores empleados están inspirados en los que brillan en el casco de Johansson: verde por las hojas, azul y amarillo por la bandera sueca y el "rojo Marlboro" del McLaren.

Más color en los asientos de carbono. Los faros Led y las llantas pondrán en guardia a los expertos sobre este 911 tan especial. No hay prisa por encontrar ese móvil que se resiste entre los asientos.

Dos placas identifican el chasis, el número de motor y su historia, recordando que rugió en un McLaren MP4/3 de F1. En el interior el cuentavueltas con el logo "TAG Turbo" marca la zona roja a 9.000 rpm.

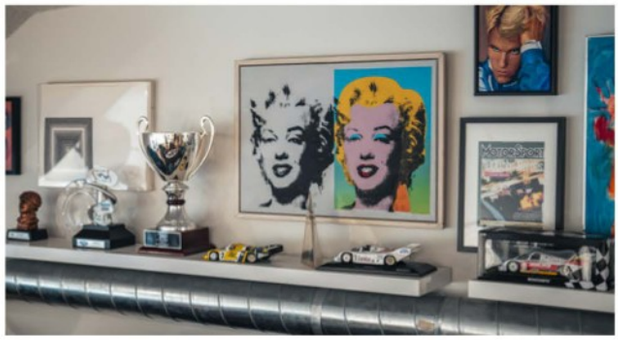
"La muerte de Elio fue muy dura para mí, la primera vez que perdí a un amigo muy cercano", dice Johansson, que entonces tenía 29 años y estaba en Paul Ricard ese terrible día. "Me impulsó a comprar algo de pintura y lienzos. Se convirtió casi en una terapia". También entabló contacto con el artista pop-art Jim Rosenquist. "Jim me enseñó lo básico, cómo mezclar colores, esa fue realmente una de las partes más difíciles... Bueno, la parte más difícil es la idea, crear un estilo que sea exclusivamente tuyo. Eso me llevó una eternidad".

Tras Ferrari, su carrera deportiva continuó con un cambio a McLaren en 1987. Describe el MP4/3 como "probablemente el peor coche que McLaren tuvo en toda esa década". Prost acabó el campeonato cuarto (ganó tres carreras) y Stefan sexto, con dos segundos puestos. El sueco define a su compañero de equipo Prost como "el mejor de esa generación, especialmente en términos de visión general y de cómo gestionar todo el fin de semana, es increíblemente bueno".

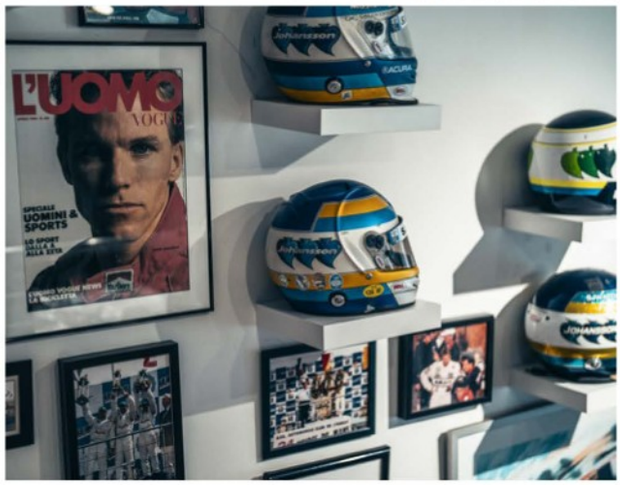
Más tarde Stefan corrió para Ligier, Onyx, AGS y Footwork, pero una victoria en la F1 nunca llegó. En cambio, obtuvo su triunfo más importante con Joest Racing en Le Mans en 1997, logrando ganar con Alboreto y Tom Kristensen de compañeros al volante del TWR Porsche WSC-95.

"Joest probablemente tenía una cuarta parte de la gente de los grandes equipos, pero el coche fue perfecto, no tuvimos ni una sola parada no programada, y luego el Porsche de fábrica (911 GT1) se incendió cuando faltaban unas dos horas para el final", relata Johansson. Stefan también corrió en la IndyCar y sigue ligado al automovilismo como manager del cuatro veces campeón de la Indy Scott Dixon y de Felix Rosenquist.

Charlar con un tipo así hace que las horas se pasen como minutos, pero tuvimos que centrarnos en el nuevo Porsche con



En su estudio el piloto conserva numerosos recuerdos de su brillante carrera deportiva como fotos, cascos, trofeos o miniaturas.



A la izquierda, varios de sus casos con las icónicas hojas. Bajo estas líneas un dibujo dedicado del célebre Keith Haring.

"su motor", una verdadera obra de arte. Lo más curioso es que recuerda perfectamente aquel accidentado GP de Austria 87 (hubo que hacer tres salidas), porque fue desastroso... "Destrocé el coche al chocar con un ciervo en los entrenamientos libres, por lo que el equipo tuvo que construirme uno nuevo para la clasificación. A partir de ahí estuvimos limitados durante todo el fin de semana y luego, en la carrera, perdí una rueda después de una parada en boxes, por lo que tuve que volver 'cojeando'".

COLORES QUE EXPLOTAN DESDE EL CAPÓ

Respecto al Porsche Lanzante nos dice: "me encantó el concepto desde las primeras conversaciones con los chicos de O'Gara y Lanzante. Es sin duda uno de los mejores proyectos del 911 que existen y reúne dos increíbles piezas de ingeniería. Es realmente emocionante poder combinarlos ahora, junto con mi otra gran pasión". Al mirar este glorioso 911 vemos como los colores "explotan" desde el centro del capó, del mismo modo que lo hacen en sus cuadros. En ellos resuena una ráfaga de velocidad borrosa y el enfoque distante que resultarán familiares para cualquiera que haya visto un video "on board" de un F1.

Los colores que destacan sobre la carrocería blanca del 911 son los de su casco: verde por las hojas, azul y amarillo por la bandera sueca y el "rojo Marlboro" del McLaren. Esas icónicas hojas se deben a que en el mundillo a su padre le llamaban "Leaf" (hoja), así que el mote de Stefan fue "Little Leaf". Desde unos 170 euros puedes tener en casa un cuadro de nuestro protagonista (stefanjohansson.art), pero el coche cuesta un poco más. Cada comprador de un Lanzante 930 TAG Turbo debe pagar 1,5 millones de dólares, sin incluir impuestos. car

"Me encantó el concepto de este coche desde el principio, y reúne dos increíbles piezas de ingeniería. Es realmente emocionante poder combinarlos ahora"

Los cuadros de la serie "Memories of a past life" (Memorias de una vida pasada) como el que vemos a su derecha, expresan velocidad y han inspirado la pintura del 930 Lanzante. Si quieres tener en casa una de sus obras puedes adquirirlas en la web stefanjohansson.art.

THE FULL FORCE OF McLAREN.

ARTURA

DISPONIBLE EN McLAREN BARCELONA

Carrer de la Botànica, 81, Hospitalet de Llobregat, Barcelona
930 15 53 46

Consumo estimado de combustible: 5.6/100km I CO2 estimado combinadas: 129g/km. Estas cifras se actualizarán cuando sean definitivas. Se han confirmado las cifras de las pruebas. Para ver nuestra declaración de emisiones, visite cars.mclaren.com

Prepare.
Commit.
Belong.

www.barcelona.mclaren.com

Los amos del aire

680 CV. V8. Y no hay versión eléctrica. Esto es música para nuestros oídos. Estamos a favor del progreso y las tecnologías más Eco, pero si quieres entenderlo, tienes que probarlo. **Por:** Macarena López (Alemania)

CON 8 CAPAS DE AISLAMIENTO, LA CAPOTA DE LONA POSEE PROPIEDADES ACÚSTICAS MEJORADAS

LA GRACIA FÁCIL QUE SE NOS OCURRÍA a todos cuando vimos el DB12 Volante aparcado en la puerta del hotel era... "Le darán uno como este a Fernando Alonso"... Porque desde hace años para los españoles, oír hablar de Aston Martin, es irte directamente a la cara del nano. Es lo que pasa cuando la fortuna nos ha hecho compartir patria con este ser excepcional, de una especie distinta a la nuestra. Es más, creo que desde que cogimos el avión en Madrid Barajas, algo en todos nuestros corazones nos mantenía con la esperanza de que la marca inglesa quisiera sorprender a la prensa en un lanzamiento tan importante como este, trayendo a nuestro Padre. Obviamente no pasó. Entonces decidimos centrarnos en probarlo y pensar si le gustaría o no. Tenemos clara una cosa: la respuesta es sí. Es imposible que a ningún ser de la Tierra este coche no le parezca una maravilla nacida de la mente humana. No sé si es que estamos un poco saturados de oír música artificial cuando se acerca un coche eléctrico, pero este V8 te saca una sonrisa aunque sea el peor día de tu vida. Qué manera tan bonita de correr, de acelerar, de abrazarte. No me quería bajar, solo conducir. A pesar de la deportividad, podrías tirar en él hasta cruzarte Europa entera. Tan confortable y divertido a la vez.

LA EXCLUSIVIDAD ES UN GRADO

Como todas las marcas de lujo, lo que las hace tan icónicas es que no todos podemos acceder a ellas, pero las deseamos hasta convertirlas en un sueño. Algún afortunado, lo consigue, pero son pocos. Durante casi toda su historia, Aston Martin ha fabricado automóviles de manera artesanal y en pequeñas series; entre 1957 y 2000 la producción total de la marca no llegó a 12.000 unidades. Estos volúmenes se han incrementado en años recientes. En 2003 fueron producidos 1.476 coches y en 2004 dio un notable salto a 2.400 unidades vendidas, acercándose a la meta establecida por el Premier Automotive Group (cuando era su dueño), de cinco mil automóviles anuales para 2006. La fábrica inaugurada en 2004 en Gaydon, Warwickshire, tiene esa capacidad de producción. Las ventas del último año fiscal permitieron a la marca

El diseño del techo, el mejor dentro de su clase, permite una silueta de bajo perfil con la capota plegada, elemento que se acciona con gran agilidad.

Visualmente, el DB12 Volante añade su propio toque inconfundible al llamativo diseño exterior del Coupé.

británica anunciar su primer ejercicio con ganancias desde 1962, terminando con el increíble récord de más de 40 años con balances en rojo.

Entonces llegaron los coches modernos que conocemos hoy. En 2014 produjeron las siguientes gamas de modelos: DB9, con motor V12 de 5.935 cc (5,9 litros); Vantage, con motores V8 o V12 y opciones S, Roadster y N430; el sedán de cuatro puertas Rapide y el Vanquish con un V12 de 573 CV de potencia, una velocidad máxima de 323 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Misma cifra que lo que tenemos entre manos, pero de eso hablamos ahora. Y entonces, después de todo el revuelo, en 2016, la marca inglesa nos regala el DB11, y a partir de aquí, empieza la historia que contamos ahora.

DE V12 A V8, Y MÁS CAMBIOS

Ha nacido para ser el sucesor natural del DB11, que equipaba un motor V12, del que hay que despedirse gracias a esta normativa europea nuestra que tantas alegrías nos está dando. Desarrollado en paralelo con el DB12 Coupé, su compañero de garaje, el DB12 Volante exhibe los mismos avances en materia de diseño, ingeniería y tecnología logrados por la última evolución de Aston Martin. Su estructura no solo fue diseñada para soportar de forma eficiente las nuevas exigencias aerodinámicas del DB12 Coupé, sino también para proporcionar la misma e incomparable experiencia de conducción en el DB12 Volante.

En el Volante se prestó especial atención a los detalles de ingeniería y a las especificaciones de todos los elementos que hay bajo su carrocería. Elementos estructurales tales como los puntos anclaje superiores y laterales de la suspensión trasera, así como otras mejoras entre las que se incluyó el refuerzo transversal del motor que aumentó la rigidez de torsión global del DB12 Volante en casi un 5% y contribuyó así a optimizar su rendimiento.

Todas estas modificaciones, en línea con el desarrollo del DB12 Coupé, permitieron el uso de una columna de dirección sin aislamiento con ajuste complementario de la dirección y los amortiguadores para brindar una conexión precisa en el centro y fuera del mismo, con una gran capacidad de respuesta del vehículo. Además, gracias a los cambios efectuados, incluido el refuerzo transversal del motor, el DB12 Volante logra un aumento del 3,7% en la rigidez de torsión global, así como una mejora focalizada en la rigidez lateral y un mayor rendimiento y refinamiento de la suspensión. Una columna de dirección sin aislamiento y un eje delantero más rígido (+140%) contribuyen a mejorar las sensaciones del conductor y, por así decirlo, hacer que te sientas más conectado al vehículo y a sus reacciones.

Todas estas mejorías, vienen de la mano de lo que de verdad te hace vibrar a los mandos del DB12 Volante. Su motor V8, de 4.0 litros con turbocompresor doble, dota al DB12 Volante de una potencia y un sonido fabuloso. Afinado por los ingenieros de Aston Martin para entregar 680 CV a 6.000 rpm y 800 Nm entre 2.750 y 6.000 rpm, este propulsor fabricado a mano cuenta con perfiles de levas modificados, relaciones de compresión optimizadas, turbocompresores más grandes y refrigeración mejorada, para lograr un aumento de potencia del 34% con respecto al DB11. Con una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y una velocidad máxima que alcanza los 325 km/h, el rendimiento del DB12 Volante es verdaderamente sobrecogedor. Pisar a fondo el acelerador (en una autovía alemana sin límite de velocidad, para los ofendidos), es como volar. La potencia se entrega a través de una transmisión ZF automática de 8 velocidades que, al igual que en el DB12 Coupé, cuenta con diversas 'estrategias' de cambio de marchas para adaptarse a cada modo dinámico de conducción. El Volante también usa la misma configuración de diferencial, más corta, para maximizar la respuesta de aceleración dentro de cada marcha, así como un diferencial electrónico trasero (E-Diff) para lograr la mezcla perfecta de agilidad y estabilidad cuando se desea o cuando se necesita. Con un control electrónico de estabilidad (ESC) de cuatro fases y cinco modos de conducción predefinidos, el DB12 Volante permite al conductor adaptar con precisión su comportamiento.

El motor V8 de 4.0 litros con turbocompresor doble entrega 680 CV y 800 Nm e impulsa al DB12 Volante de 0 a 100 km/h en solo 3,7 segundos.

Aunque el alto rendimiento y el estilo refinado son consustanciales al este Volante, también lo son su comodidad, calidad y artesanía excepcionales.

La foto artística sobre las puertas de un descapotable, son siempre obligatorias. No llevaba los zapatos puestos, por si alguien lo dudaba.

EN EL VOLANTE SE PRESTÓ ESPECIAL ATENCIÓN A LOS DETALLES DE INGENIERÍA Y A LAS ESPECIFICACIONES DE TODOS LOS ELEMENTOS QUE HAY BAJO SU CARROCERÍA

Entre otros elementos dignos de mención se encuentran los amortiguadores adaptativos inteligentes de nueva generación, que ofrecen un aumento del 500% en su capacidad de distribuir la fuerza en comparación con los de la anterior generación, lo que equipa al DB12 Volante con una gama de cualidades dinámicas y una personalidad que superan con creces a los rivales de su categoría. De hecho, la principal diferencia entre el DB12 Coupé y el Volante es la detallada revisión que se ha llevado a cabo de los muelles traseros respecto a los amortiguadores.

La dirección asistida eléctricamente (EPAS), con una columna de dirección sin aislamiento, aporta una sensación pura e inalterada con una velocidad de respuesta ágil pero natural. Las llantas de aleación de 21 pulgadas incluidas de serie incorporan neumáticos Michelin Pilot S 5 marcados con el código «AML» y fabricados conforme a las especificaciones exactas de Aston Martin. De la frenada se ocupan discos de fundición de 400 mm en el eje delantero y de 360 mm en el eje trasero (de serie), con la opción de equipar un sistema de frenos cerámicos reforzados con fibra de carbono (CCB) que ofrece un mayor rendimiento, reduce la pérdida de potencia de frenado y ahorra 27 kg en masa no suspendida.

QUE NO SE OLVIDE QUE ES UN CONVERTIBLE

Ha sido una de las partes más y mejor estudiadas, ya que tener una máquina como esta, con estas capacidades y que resulte incómoda de conducir con el techo abierto, no tendría sentido. Con 8 capas de aislamiento, la capota de lona posee propiedades acústicas mejoradas para disfrutar de una mayor comodidad dentro del habitáculo. Cuando está desplegada, las líneas del techo mantienen el perfil del DB12, que

Suma la elegancia y la interacción de la conducción descapotable a una fusión de ultralujo, potencia y dinámica deportiva.

La capota tarda 14 segundos en abrirse y 16 segundos en cerrarse, y puede usarse a velocidades de hasta 50 km/h y con viento frontal de 50 km/h.

Aston Martin Vantage en Madrid

Nuestro director junto a Jesús Romero, gerente de Tayre, y Dan Connell, director de Comunicación de Aston Martin Europa

El nuevo Aston Martin ha sido presentado por primera vez en la capital, en un exclusivo evento organizado por Aston Martin Madrid, concesionario oficial de la marca. Durante la jornada; medios de comunicación, clientes y amigos de la marca tuvieron la oportunidad de conocer de primera mano el nuevo deportivo diseñado y fabricado en Gaydon, Inglaterra. El acto contó con la destacada presencia de Andreas Bareis, Regional President de Aston Martin Europe; y de Thomas Klasmeier, Regional Operations Manager de la compañía. En el acto, Andreas Bareis declaró: "Es un placer estar en España con el equipo de Aston Martin Madrid para desvelar el nuevo Aston Martin Vantage. Este icónico deportivo ofrece una combinación excepcional de belleza en su diseño, prestaciones excepcionales y tecnología avanzada. Estoy seguro de que el nuevo Vantage será popular entre los clientes que buscan emociones de conducción puras y sin filtros en España. El lanzamiento del nuevo Vantage permitirá a Aston Martin continuar creciendo en Europa".

Aston Martin Madrid pertenece al grupo Tayre, una reconocida compañía con más de sesenta años de historia, especializada en la venta, distribución, reparación y mantenimiento de vehículos. El nuevo Vantage ya puede ser configurado en sus instalaciones situadas en la Glorieta de López de Hoyos Nº5 (Madrid).

por cierto, a mi parecer, es precioso. Cuando está retirada, el mecanismo K-Fold yace bajo una cubierta rígida para crear una elegante parte trasera.

La capota tarda 14 segundos en abrirse y 16 segundos en cerrarse, y puede usarse a velocidades de hasta 50 km/h y con viento frontal de 50 km/h. El mecanismo del techo puede accionarse a distancia desde el mando de la llave en un radio de dos metros, algo que es útil y siempre asombra a todo el que esté alrededor del coche. Además, uno de los grandes aciertos en el primer vistazo de este modelo, es que al retirar la capota, es inevitable que te llame la atención el interior. Está todo tan cuidado, se ve tan tecnológico y a la vez tan artesanal, que te quedas mirándolo por encima desde fuera, cada detalle. Por ponerle un pero, la pantalla de 10,2 pulgadas prácticamente no se ve con la capota abierta si el día está muy claro, con mucho sol. Pero sinceramente, da igual. Pisa el acelerador y te olvidarás de Google Maps.

Amedeo Felisa, Chief Executive Officer de Aston Martin –por lo menos hasta el próximo 1 de octubre, cuando será sustituido por Adrian Hallmark–, comentó lo siguiente: "Para muchos de nuestros clientes, conducir con la capota bajada es una de las actividades más placenteras. Los Volante de Aston Martin han capturado esa emoción y la han expresado con un estilo único durante más de seis décadas. Con el nuevo DB12 Volante, hemos cambiado las reglas para crear un coche que intensifica todas esas sensaciones preservando la pureza y las excepcionales capacidades deportivas del DB12 Coupe. Un convertible deportivo único y auténtico en todas sus facetas, este Volante ha sido creado para desafiar las ideas preconcebidas y encontrar una nueva generación de clientes".

Y para rematar la faena, como todos los Aston Martin, está dentro de Q. El servicio de personalización de ultralujo, permite a quienes lo deseen dejar su propia impronta en el DB12 Volante. Los clientes disponen de acceso a las habilidades de los diseñadores y artesanos de Q para emprender un exclusivo recorrido de personalización que puede abarcar todos los aspectos: desde pequeños detalles diferenciadores hasta el diseño y la producción a escala real de componentes totalmente personalizados. Con el servicio Q by Aston Martin listo para materializar la visión del cliente de su DB12 Volante ideal, el único límite es la imaginación.

Hacía mucho tiempo que no tenía estas sensaciones al volante. Gracias a este tipo de jornadas conseguimos recordar por qué nos gustaba tanto esto, y por qué decidimos dedicarle nuestra vida a ello. Larga vida a la gasolina y larga vida a Fernando Alonso. car

Gracias a los cambios efectuados, incluido el refuerzo transversal del motor, el DB12 Volante logra un aumento del 3,7% en la rigidez de torsión global.

Está previsto que la fabricación se inicie en el tercer trimestre de este año, de modo que las primeras entregas comiencen en el cuarto trimestre.

CON EL SERVICIO Q BY ASTON MARTIN LISTO PARA MATERIALIZAR LA VISIÓN DEL CLIENTE DE SU DB12 VOLANTE IDEAL, EL ÚNICO LÍMITE ES LA IMAGINACIÓN

Aston Martin DB12 Volante
Dim.: 4.725 x 1.980 x 1.295 mm.
Motor: 3.982 cc, V8 biturbo.
Potencia/par: 680 CV/800 Nm.
Tracción: trasera.
Cambio: auto., de 8 vel.
Vel. máx.: 325 km/h.
0-100 km/h: 3,7 s.
Cons.: 12,2 l/100 km.
Peso: 1.898 kg.
Precio: 300.000 euros aprox.

El punto fuerte de su estética es su línea lateral, especialmente con capota retirada.

m-ero
MICROLINO

DRIVE

& SMILE

Si conduces un Microlino, prepárate para que te sonrían por la calle.

Porque todo él es una idea feliz. Su diseño, su capacidad para 2 personas y sus 2 maletas, su autonomía de 177 km o que puedas ir a 90 km/h. Nacido en Suiza y fabricado en Italia, no es un coche, es MICROLINO.

Puedes **comprártelo online,** suscribirte por meses en **astara Move** o usarlo cuando quieras en **astara Move GoTo.**

@microlino_spain
@microlino_spain

microlino-car.com/es
info@microlino-mobility.es

Configúralo

EL DESIERTO DE LOS NIÑOS CUMPLE ¡20 AÑOS!

Hyundai lleva apoyando esta causa solidaria desde sus orígenes y nosotros no podíamos perdernos este gran cumpleaños. El Team CAR aportó su granito de arena, nunca mejor dicho, en esta caravana de 39 vehículos y 132 personas. **Por:** Emilio Olivares

EN 2005, EL DESIERTO DE LOS NIÑOS viajó a Marruecos con un camión cargado de mochilas con material escolar y su primera parada fue en una pequeña población situada en medio del desierto, en cuya escuela, entonces de adobe, se hacía la primera entrega de material de la historia del viaje. Veinte años después se construirá una biblioteca, que se une a las acciones que la Asociación Desierto de los Niños ha ido realizando a lo largo del tiempo en esa localidad. En lo que se refiere a Hyundai, por cada test drive realizado en los concesionarios de la marca entre el 1 y el 29 de febrero, la compañía ha donado 5 euros y con ese dinero recaudado se construirán dos bibliotecas. Una de ellas donde empezó todo, en la pequeña Ouzina, antigua "puerta del desierto" para las caravanas que tomaban rumbo sur con destino a las ciudades de África central, al otro lado del Sáhara.

Con una caravana formada por un total de 39 vehículos, con 132 personas a bordo, la edición 20 aniversario del Desierto de los Niños ha estado marcado por una climatología que no ha puesto las cosas nada fáciles. Temporal en el Estrecho de Gibraltar, tanto a la ida como a la vuelta, o fuertes tormentas de arena, en las que casi ni se veía el morro de tu propio coche, han complicado la

Todos los Hyundai iban equipados con neumáticos Hankook Dynapro HP2, especialmente diseñados para vehículos SUV y que encajan perfectamente con las necesidades del viaje.

La caravana reparte material escolar, repartido material escolar, favoreciendo y potenciado la educación en esas zonas desfavorecidas de Marruecos.

Por cada test drive realizado en los concesionarios de la marca en febrero, Hyundai donó 5 euros a esta gran causa

marcha de la caravana, que, aun así, ha conseguido cumplir todos sus objetivos marcados en lo que a acciones solidarias se refiere. Eso sí, la ubicación de la noche de campamento se cambió hasta en tres ocasiones, debido a que el viento se llevaba una y otra vez las haimas. El buen hacer de la cadena de hoteles Xaluca permitió que todo quedase en una anécdota.

El recorrido comenzaba y finalizaba en Tánger, punto de embarque y desembarque de la caravana. Se han realizado casi 2.000 km, que han discurrido por zonas de montaña (en las que incluso se pudo ver nieve), las estrechas carreteras del norte (muy verdes en esta ocasión) y por las arenosas pistas del sur, un poco más complicadas de lo normal. Las tormentas de arena dificultaron el tránsito por las pistas arenosas, al formar pequeñas dunas que hacían más difícil el paso de los vehículos.

ENCHUFES EN PLENO DESIERTO

Aún con estas complicaciones añadidas, los vehículos no tuvieron problemas para alcanzar por pistas la población de Ouzina. Como anécdota de esta jornada, los habitantes de la zona estuvieron muy pendientes del vehículo que encabezaba la caravana: el Hyundai Ioniq5. Nunca hasta la fecha había llegado hasta ese remoto lugar del desierto un vehículo 100% eléctrico, con lo que llamó mucho la atención y fue motivo de todo tipo de preguntas.

Y es que el Hyundai Ioniq5 ha vuelto a encabezar con éxito la caravana del Desierto de los Niños, en la que había representación de toda la gama 4x4 de la marca coreana. Entre ellos destacó el nuevo Kona, Coche del Año en España 2024, del que han participado varias unidades, junto al resto de vehículos 4x4 de Hyundai: el Tucson, el Santa Fe, y, por supuesto, nuestra llamativa Staria, que se han movido como pez por el agua por las carreteras y pistas del sur marroquí.

"Para nosotros es un orgullo cumplir 20 años con un proyecto solidario que tanto ha evolucionado pasando de todoterrenos como el Terracan al Iioniq 5 100% eléctrico, desde Hyundai sentimos cada año que podemos ayudar más y en cada edición nos superamos, han pasado 2.500 niños por el desierto donde hemos hecho escuelas, pozos, bibliotecas, repartido material escolar, pero sobre todo hemos potenciado la educación en esas zonas desfavorecidas de Marruecos. En Hyundai estamos convencidos de que la educación es fundamental para el progreso de la sociedad. Esperamos cumplir otros 20 años colaborando con El Desierto de los Niños junto con la Fundación Alain Afflelou, Bujarkay y Hankook colaborando en el desarrollo de los pueblos más desfavorecidos del pueblo marroquí", declara Leopoldo Satrustegui Presidente y CEO de Hyundai Motor España.

La amplitud de la Staria quedo de sobra demostrada en este viaje. Después de casi 2.000 kilómetros de aventura, las componentes del Team Car, llegaron como nuevas.

Nunca hasta la fecha había llegado hasta ese remoto lugar del desierto un vehículo 100% eléctrico, con lo que llamó mucho la atención y fue motivo de todo tipo de preguntas.

En la caravana había representación de toda la gama 4x4 de Hyundai, y tampoco faltó un eléctrico puro como el Ioniq 5

De izquierda a derecha: Staria, Santa Fe, Tucson, y Kona. Sobre estas líneas el Ioniq 5, cien por cien eléctrico.

Todos estos Hyundai iban equipados con neumáticos Hankook Dynapro HP2, especialmente diseñados para vehículos SUV y que encajan perfectamente con las necesidades del viaje. Los Dynapro HP2 han vuelto a mostrar un rendimiento sensacional, con excelente tracción en zonas arenosas y muy buena resistencia a los pinchazos. Además, debido a las complicadas condiciones de esta edición, con zonas mucho más blandas de lo esperado, los HP2 han tenido que rodar muchísimos kilómetros con baja presión, sin dar muestras de fatiga.

GAFAS, BIBLIOTECAS Y SEGURIDAD VIAL

Muy destacable la acción que cada año realizan los ópticos de la Fundación Alain Afflelou. Durante cuatro días, seis ópticos revisaron la vista de 370 personas residentes en Tisserdimine, Begga, Merzane y Labrouj. En total, se entregaron 348 gafas graduadas y 116 gafas de sol. No obstante, en el aspecto solidario, el punto fuerte de la edición 2024 fue la puesta en marcha de las dos bibliotecas donadas por la Red de Concesionarios Hyundai, la de Tisserdimine y la mencionada de Ouzina. En Ouzina se realizó también una entrega de material de Educación Vial realizado por Cifal Madrid RACE, ya que recientemente uno de los caminos de acceso al pueblo se ha convertido en una carretera. Los carteles dan consejos para que los chavales aprendan a convivir con la nueva carretera.

Todo lo que entrega El Desierto de los Niños se ha transportado una vez más el camión de Bujarkay, que ya forma parte inseparable de la caravana del viaje. Por último, hay que destacar que todo el material que se reparte se compra en Marruecos. Y, en un año en el que las condiciones de las pistas arenosas se han vuelto especialmente complicadas, ha tomado especial relevancia el material que aporta uno de los colaboradores más veteranos del viaje: Promyges 4x4. Sus elementos de desatasco se han utilizado como nunca, entre los que han destacado sus nuevos grilletes sintéticos ARB Soft Connect. En definitiva, aventura, seguridad y solidaridad... como para no repetir el año que viene. car

Del Terracan al Ioniq5

En dos décadas han cambiado mucho las cosas, empezando por los vehículos que van al frente de la caravana. En 2005, un vehículo recién llegado al mercado nacional y primer coche 4x4 de Hyundai en España, el todoterreno Terracan, era el encargado de capitanear el evento. Dos décadas después el líder de la expedición ha sido el Ioniq5, vehículo 100% eléctrico que ya en 2023 marcó un hito nunca visto hasta la fecha, al demostrar sus buenas cualidades superando con éxito el desafío y circulando sin problemas por dunas, pistas pedregosas y ríos de arena. Nunca un coche eléctrico había llegado tan lejos en el desierto marroquí.

Leopoldo Satrustegui, Presidente y CEO de Hyundai Motor España (en la imagen inferior, al volante de la Staria) ha declarado que “20 años ayudando a la población de las zonas más deprimidas del desierto marroquí nos llena de satisfacción; quién nos iba a decir hace años que esta aventura solidaria de El Desierto de los Niños estaría cada año más consolidada. También agradezco a nuestra red de Concesionarios su contribución para la construcción de dos bibliotecas en dos aldeas del desierto marroquí. Está claro que, apoyando la educación y la cultura, se apoya el progreso de esa gente”.

Temporal en el Estrecho de Gibraltar o fuertes tormentas de arena han complicado la marcha de la caravana, que, aun así, ha conseguido cumplir todos sus objetivos solidarios

ENERGÍA EN ESTADO PURO

Con todos ustedes el descapotable más rápido del mundo. Tiene 760 CV que provienen de tres motores eléctricos y le catapultan hasta los 290 km/h con el cielo por techo. **Por:** Daniel Íñigo

El nuevo Spyder se creó en paralelo al GranTurismo y mantiene la sobriedad y elegancia de sus líneas. El interior es una combinación perfecta de lujo y tecnología, e incluye dos pantallas táctiles de 12,3 y 8,8".

LA HISTORIA DE LOS DESCAPOTABLES EN MASERATI se remonta a los orígenes de la propia marca y es tan larga que podría dar para publicar un libro. Muchos modelos han compartido versiones "cerradas" y Spyder. Cuenta la leyenda que, cuando sus colaboradores le preguntaron por qué insistía en guardar un Maserati Ghibli en el garaje, Henry Ford II replicó: "Se quedará ahí hasta que produzcáis un Ford igual de bonito". Un coche tan bello tenía que tener una versión spyder, creada por la prodigiosa mano de Giorgetto Giugiaro. Pero este es solo un ejemplo de una lista casi infinita. En el cambio de milenio, y bajo el ala protectora de Ferrari, Maserati reinició su producción de coches descapotables con el Maserati Spyder, un nombre básico para reconectar con la historia del Mistral y el Ghibli. No sería hasta 2009 cuando conoceríamos al primer GranCabrio y, por aquel entonces, os podemos asegurar que no había ninguna versión eléctrica en mente.

En 2025, todos los modelos Maserati estarán disponibles en versión totalmente eléctrica y, en 2028, toda la gama Maserati funcionará únicamente con electricidad. El último en incorporarse a la familia ha sido el GranCabrio Folgore, el primer descapotable 100% eléctrico del segmento de lujo y el más rápido del mercado. Tras el GranTurismo Folgore, el primer icono totalmente electrificado de la marca, y el Grecale Folgore, el primer SUV 100% eléctrico de la historia del Tridente, nuestro protagonista completa la actual oferta totalmente eléctrica de la compañía con sede en Módena. Ah, por cierto, Folgore significa relámpago en italiano.

La capota de lona se puede accionar mientras se circula a velocidades inferiores a los 50 km/h. Se abre en 14 segundos y se cierra en 16 segundos.

Klaus Busse es el jefe de diseño de Maserati desde octubre de 2015 y ha trabajado a fondo para que tanto el coupé como el cabrio tenga una silueta parecida y reconocible. Ambos modelos también tiene una versión con motor V6.

La actriz italiana Matilda De Angelis.

El Grecale Folgore fue es el segundo Maserati cien por cien eléctrico –el primero fue el GranTurismo. Tiene una potencia de 557 CV, una autonomía de 487 km y está a la venta desde 126.700 euros.

Con su nueva "criatura", fruto de la fuerza más arrolladora de la innovación, Maserati vuelve a ser pionero y precursor en el mundo del automóvil. Comparte mecánica con el GranTurismo Folgore, con tres motores eléctricos, pero las prestaciones variarán ligeramente. Ambos son capaces de entregar 760 CV gracias a su avanzada tecnología de 800V pero, mientras el coupé alcanza una velocidad máxima de 325 km/h y llega de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos, el Cabrio para el cronómetro en 2,9 segundos y su velocidad punta se queda en 290 km/h. Esta diferencia se debe al aumento de peso lógico para contrarrestar la falta de rigidez por no llevar techo. Y, aunque este es de lona, en la báscula arroja 80 kilos más que la versión cerrada. No obstante, nuestro protagonista gasta menos y puede llegar más lejos con una sola carga, el consumo oficial es de 22,4 kWh/100 km frente a 23,4 kWh/100 km y la autonomía pasa de 438 a 447 kilómetros.

La batería, que se fabrica en la planta de montaje de baterías (Battery Hub) de Mirafiori, Turín, tiene una capacidad nominal de 92,5 kWh y una capacidad de descarga de 610 kW. La configuración específica y la disposición innovadora de la batería permiten reducir la altura del vehículo a 1.353 mm, sin afectar a su naturaleza deportiva. La forma del paquete de baterías, conocido como 'T-bone', no requiere la colocación de los módulos de batería debajo de los asientos, sino en torno al túnel central, lo cual rebaja considerablemente el centro de gravedad del vehículo.

Puede transmitir el 100% de la potencia disponible al eje posterior o incluso enviar hasta 400 CV a una sola rueda trasera

También reduce la fuerza de resistencia a la inercia, lo que mejora la agilidad del vehículo. Proporciona un control más eficiente de la oscilación (más que una batería plana, que está distribuida por todo el chasis). Al fin y al cabo la agilidad es uno de los factores clave, sobre todo para Maserati. El elemento central en este sentido es el módulo de control de la dinámica del vehículo (VDCM), el "controlador principal" del coche. Es un auténtico director de orquesta que dirige todos los sistemas dinámicos fundamentales, con la interacción del conductor mediante el selector de modos de conducción situado en el lado derecho del volante.

SONIDO DE AUTÉNTICO V8 MASERATI

Los distintos modos de conducción son: Max Range –la velocidad máxima se reduce a 130 km/h para aumentar la autonomía–, GT –la potencia se reduce al 80%–, Sport –sin limitación de ningún tipo y con sonido amplificado– y Corsa –el modo más extremo, idóneo para circuitos–. El botón de start/stop está situado a la izquierda del volante y, nada más pulsarlo, muestra el carácter deportivo del coche. La experiencia auditiva con el motor eléctrico es el resultado de un innovador trabajo de ingeniería: la dinámica del sonido natural de los motores eléctricos controlados por inversores se ha modelado digitalmente y se ha integrado con el tradicional sonido del Maserati V8. Así que, jugando con las levas de cambio situadas tras el volante, de aluminio oscuro satinado, podremos destapar la caja de los truenos, nunca mejor dicho.

Y, si se pone a llover, podemos plegar la capota en apenas 16 segundos –se abre en 14– y en marcha a menos de 50 km/h. Como los grandes Spyder de la historia, la capota es de lona y está disponible en cinco colores: Nero (negro), Blue Marine (azul marino), Titan Grey (gris) Greige (mezcla de gris y beige) y Granata (granate). El menú Cabrio incluye la opción de abrir y cerrar la capota mediante control gestual o bien manteniendo pulsado un botón.

Maserati MCXtrema

Siguiendo los pasos del mítico MC12, Maserati ha presentado una serie especial y limitada de un superdeportivo, pero en este caso solo apto para circuitos. Si del MC12 se produjeron 50 unidades para homologarlo y poder competir, del MCXtrema se van a fabricar 62 unidades. En cuanto a la mecánica, emplea un V6 biturbo de 3 litros derivado del motor Nettuno, el mismo del MC20 pero, en este caso, entrega 100 CV más, hasta los 730. Estos datos equivalen a unos impresionantes 240 CV por litro.

En palabras de Davide Grasso, CEO de Maserati: "El MCXtrema nace con el objetivo de ofrecer un producto increíblemente exclusivo que pueda establecer un nuevo paradigma para nuestros coches de pista. El proyecto está dedicado a una selecta clientela atenta a los detalles distintivos, que van desde el diseño más refinado e innovador hasta unas prestaciones excepcionales. MCXtrema encarna el espíritu deportivo típico del ADN de Maserati, una declaración de un nuevo camino para nuestra marca".

La zaga incorpora los pilotos introducidos por primera vez en el GranTurismo, que combinan el clásico diseño de boomerang de muchos modelos anteriores de Maserati y la forma de un arpón.

Al igual que todos los modelos Maserati introducidos a partir del superdeportivo MC20, el frontal del GranCabrio también incorpora faros verticales.

Por último, el confort en el habitáculo está garantizado incluso con la capota plegada gracias al calefactor para el cuello. El aire caliente que sale desde los nuevos asientos envuelve al conductor y al acompañante. Incluido de serie en todos los modelos, el calefactor se activa mediante un botón específico ubicado en la pantalla Confort, que también puede utilizarse para regular la intensidad del aire en cualquiera de las tres velocidades disponibles. Uno de los extras opcionales es un cortavientos que se puede plegar en el maletero. Cuando se instala detrás de los asientos delanteros, evita la formación de turbulencias en el habitáculo cuando se circula con la capota bajada. Naturalmente, esta opción solo está disponible cuando viajan dos personas y permite optimizar la aerodinámica incluso con la capota bajada. El Maserati GranCabrio Folgore estará a la venta a finales de año y, en principio, no tiene rivales en el mercado, descapotables eléctricos se ven pocos... car

Maserati GranCabrio Folgore

Dim.: 4.966 x 2.113 x 1.365 mm.
Motor: 3 eléctricos, batería de 92.5 kWh.
Potencia/par: 760 CV/1.350 Nm.
Tracción: total.
Cambio: automático.
Vel. máx.: 290 km/h.
0-100 km/h: 2,8 s.
Cons.: 22,4 kWh/100 km.
Autonomía: 447 km.
Peso: 2.340 kg.
Precio: no disponible.

Está disponible en seis colores de serie: Bianco Astro (blanco), Nero Assoluto (negro), Blu Modena (azul), Verde Giada, Grigio Incognito (gris) y Grigio Maratea (gris mate). Además, se ofrece una nueva gama de 27 tonos Folgore, entre ellos el de las imágenes, el Rose Gold Liquid Metal.

SPACE INVADER

Pasamos 36 horas con el coche más extremo del planeta. Le basta con su diseño para dejarnos paralizados, pero además rinde 850 CV, acelera de 0 a 100 en 2,6 segundos y anuncia una autonomía de más de 500 km. Lo comparamos con sus dos grandes rivales.

Por: Team Car

Si te cruzas con él en el desierto pensarás que te has colado en un rodaje, o que dentro van unos alienígenas. No deja a nadie indiferente, y tampoco es probable que salga a la venta en Europa a corto plazo.

El premio a la agresividad en esta prueba sin duda se lo llevaría la RAM. Su sonido es brutal y puedes pasar sobre los baches a velocidades inauditas. Además, es el único que se puede comprar en España (Amencars, concesionario oficial).

En esta prueba el Rivian, también eléctrico, hace el papel de cuñado ideal. Frente al radicalismo de sus rivales apuesta por el equilibrio, con un eficaz sistema de vectorización que le otorga un comportamiento muy brillante.

Los niños alucinan con el Cybertruck. Lo observan fascinados y se suben a él como si estuvieran en el parque de atracciones. Tras la emoción inicial, si hay que viajar en familia lleva también pantallas en la parte trasera.

TÍO, ¿ESO QUE ES? ¿VUELA? ¿Lo has construido tú? ¿Es un prototipo? ¡Oh, vaya! Mi primer Cybertruck". Bienvenido a Estados Unidos y al mundo del Tesla Cybertruck. En una nación cuya existencia no se concibe sin el automóvil, este pick up eléctrico desafía todas las normas establecidas, desde la fabricación hasta el diseño. Es fácil pensar que estamos ante un automóvil de póster, con una repercusión que va mucho más allá del número de vehículos que se construirán. Pero si nuestra experiencia de 36 horas en el Cybertruck nos ha dejado algo claro, es que es tan de otro mundo, tan completamente diferente a cualquier vehículo que se haya construido antes, que deja a la gente ansiosa y confundida. Y otra cosa es segura: el Cybertruck siempre provoca que se inicie una conversación. Sin insignia de Tesla y con una forma de la que Pitágoras estaría orgulloso, asombra a los espectadores. En nuestra experiencia con él hemos visto toda clase de reacciones, desde la boca abierta hasta el cinismo y la histeria. Recogemos el Cybertruck en una zona tranquila de LA, con elegantes casas de una sola planta y coches de todo tipo. En ese contexto la brutalidad del Tesla es impactante. No tiene una línea suave y su rostro es tan amable como el de Terminator, si bien no es tan grande (5,5 metros) si lo comparamos con otros pick ups. El jefe de diseño de Tesla, Franz von Holzhausen, quería crear un pick up con fuerza visible, que pareciera y fuera resistente, utilizando una carrocería de acero inoxidable que redefiniera lo que es posible en la fabricación. De formas planas y uniformes, nos dicen que no hay puntos débiles. Esta es la versión Cyberbeast, la más potente con tres motores –hay otra con dos, tracción total y 600 CV–.

SU RODAR ES MUY CÓMODO

Al entrar en el tráfico de Los Ángeles la gente sonríe y lo señala sin parar. Aunque ya está a la venta, el Cybertruck aún es poco habitual, a juzgar por la cantidad de smartphones con cámara que apuntan hacia nosotros. Se siente como un coche pensado para esta urbe. En lugar de la suave sensación de Boston o Washington, la ciudad tiene una modernidad brutal, con edificios geométricos de poca altura, todos de hormigón y vidrio. Y, sin embargo, a pesar de su aspecto, pisa el hormigón con indulgencia mientras nos deslizamos por la autopista. El Tesla se instala en un rodar cómodo y de piernas largas que contrasta con su apariencia de otro mundo.

Es hora de hacer una primera carga. La red Supercharger de Tesla sigue impresionando, y como el coche ha precalentado automáticamente la batería, se carga rápidamente a 200 kW mientras hablo con algunos curiosos. (Tesla afirma tener una capacidad de carga máxima de 250 kW). Pocos son conscientes de que es un pick up. Un tipo que conduce una Ford F-350 se sorprende cuando presiono un interruptor y el Tesla retira su cubierta para revelar la plataforma de carga.

En el exclusivo Palm Springs, el verdadero país de Tesla, la gente se vuelve loca por nuestro "camión". En una escena callejera sacada directamente de Pleasantville, con jardines inmaculados y viviendas relucientes. Tenemos además otros dos pick ups con nosotros, la Rivian R1T (eléctrica con 835 CV) y la RAM 1500 TRX (6.2 V8, 702 CV), pero todos los ojos están puestos en la Tesla. Una mujer mira el Rivian y parece triste, solo cuando ve el Cybertruck esboza una sonrisa. Los niños simplemente alucinan.

Musk y Tesla han ampliado el mundo, planteando preguntas sobre cómo percibimos las cosas, desafiando sistemáticamente dogmas asumidos durante mucho tiempo. Pensé que quizá el contraste extremo del Cybertruck con todos los Tesla anteriores desanimaría a los clientes, a los que compraron Tesla por el software, la carga y el lenguaje de diseño discreto, casi anónimo. Pero ahora tengo claro que la marca se puede estirar y percibir de otra manera. Naturalmente también hay conductores a los que no les

NOS DICEN QUE ELON MUSK TIENE STATUS DE DIOS EN EL VALLE. EL CYBERTRUCK ES ÉL Y ÉL ES EL CYBERTRUCK

convence. Hablé con una pareja que son la definición misma de usuarios eco, ya que a principios de la década utilizaron aceite vegetal reciclado en su Mercedes diésel. Ahora poseen un Model 3 pero no comprarían un Cybertruck. "No odio el diseño, pero no quiero darle más a Musk". Aun así saben que se venderá: "Musk todavía tiene estatus de dios en el Valle". Elon Musk y su culto a la personalidad están en el aire. Su descaro, su red social, sus cohetes espaciales. El Cybertruck es él y él es el Cybertruck.

Al día siguiente, al amanecer, nos encontramos rodeados de plantas rodadoras y turbinas eólicas. Aunque el Rivian R1T también es totalmente eléctrico, los dos no podrían estar más separados. Mientras que Tesla quiere cambiar el mundo pisoteándolo, Rivian es el rival amistoso que está feliz de abrazarlo. Con una cara que parece tan amenazante como la de Pikachu, es todo calidez. El coche más accesible que he visto desde el Fiat 500, a pesar de pesar más de tres toneladas.

DEPREDADOR SUPREMO

No así la RAM 1500 TRX (en sentido estricto, RAM es ahora una marca independiente, pero muchos de nosotros nos referimos habitualmente a ella como Dodge RAM). De hecho en su publicidad se habla de ella como "el depredador supremo". Es un aparato con todo el músculo de su V8 sobrealimentado por compresor de 712 CV, y suficientes tomas de aire en la parte delantera como para tragarse un pequeño pueblo. El caso es que Rivian y Tesla han irrumpido en un mercado bastante grande, dominado por fabricantes más tradicionales. Estados Unidos produce y compra una gran cantidad de pick ups cada año, y el Ford F-Series es el automóvil más vendido desde hace décadas. Las exenciones fiscales locales ayudan. Por eso, cuando mencionamos el precio del Cybertruck en Palm Springs, nadie se cae de la silla. En Estados Unidos los empresarios se pueden deducir el cien por cien del valor siempre que el "truck" pese más de 6.000 libras (2.720 kg). En una época en la que intentamos ser ecológicos puede parecer un poco perverso, pero aquí se ayuda a las empresas.

Todo es radical en el Tesla, empezando por su fabricación. El acero inoxidable es difícil de trabajar, porque su falta de maleabilidad dificulta su presión y la creación de curvas. Tesla quería el aspecto brutalista con paneles planos. Pero el acero plano es intrínsecamente débil. Así que el acero del Cybertruck tenía que ser grueso. Pero los automóviles todavía necesitan bordes y uniones superpuestas, donde se unen los paneles, y el acero inoxidable grueso no se dobla en radios estrechos. Es la pesadilla de un ingeniero. Para ser justos con Tesla, hay que decir que con el Cybertruck han superado en gran medida su habitual problema con los huecos entre los paneles. Por no hablar del borde afilado encima de las luces diurnas, que provocaría un ataque al corazón a un evaluador de Euro NCAP. En todo caso hay algo maravillosamente estimulante en la perseverancia de Tesla. Nadie más podría haber estado tan decidido a mantener la fe en el primer boceto (para muchos unas líneas tontas y simplonas) de von Holzhausen.

Por el contrario, la enorme y potente batería de 122 kWh (estimada, porque Tesla no da cifras) y la configuración de tres motores "Cyberbeast" (uno delantero y dos traseros) es casi convencional. Pero eso no significa que el rendimiento sea "corriente". En el modo "Beast" el Cybertruck acelera de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos. Es absurdamente rápido, lo suficientemente como para catapultar sus 3.000 kilos y hacerte sentir mal después de dos acelerones. La velocidad desgarradora no es nada nuevo en los vehículos eléctricos, pero la entrega del Cybertruck es particularmente brutal.

Más rarezas en el interior. ¿Un volante normal? No, esto es un "squircle", plano por arriba y abajo. Gracias a la relación variable y a la dirección electrónica, solo es necesario parcialmente para realizar una maniobra completa de tope a tope. Toyota y Lexus usan algo similar y funciona. Nuestra ruta no implica muchas curvas cerradas al estilo europeo, pero es fácil moverse con fluidez. De los tres vehículos que tenemos entre manos, el Tesla es el más parecido a un automóvil, con una calidad de marcha inaudita en las pickups convencionales. Se adapta bien a ondulaciones más largas y solo se despega en irregularidades muy pronunciadas, donde su suspensión neumática tiene dificultades para hacer frente al control de las ruedas. El Rivian gestiona esto mejor.

A toda velocidad hacia Palm Springs, el Cybertruck deja al Rivian atrás. Este es el R1T de cuatro motores y tiene 840 CV, solo 10 menos que el Tesla, pero no se siente tan poderoso como el Cybertruck. El Rivian emplea la estructura tradicional de bastidor de largueros con la carrocería encima mientras que el Tesla usa una carrocería monocasco, más parecida a la de un turismo moderno. El Rivian es el pick up que les presentarías a tus padres, agradable y educado. Sus acabados desmienten la juventud de la empresa (Rivian comenzó a construir los R1 en 2021), hasta el punto en que este fabricante novato puede defenderse tanto frente a Tesla como a RAM. Y ahora que lo pienso, también frente a BMW o Mercedes.

Bajo estas líneas la tipografía radical del Cybertruck, una interesante zona de carga en el Rivian y los innumerables fans que rodean al Tesla vaya donde vaya.

MUCHOS TRUCOS INGENIOSOS

El R1T no es un vehículo que muestre sus cualidades de inmediato. Pero lo interesante es cómo se entusiasman los espectadores cuando empiezas a explicárselo. Abundan los trucos ingeniosos como una linterna en la puerta, un altavoz Bluetooth extraíble en el tablero central, un enorme baúl con orificio de drenaje para que pueda funcionar como un cubo de hielo, un túnel detrás de los asientos al que un humano real puede subir, enchufes por todas partes. Incluso hay un compresor en la plataforma.

Al igual que el Tesla, tiene suspensión neumática, con el potencial de reducir o aumentar la altura. Es un automóvil increíblemente fluido, con dirección ligera y excelente control de la carrocería. En lugar de barras estabilizadoras lleva control de balanceo electrohidráulico, y la configuración de cuatro motores ofrece vectorización de par que ayuda a girar en las curvas. No es un deportivo, pero puede reaccionar con una velocidad que contradice su peso. No hay nada que nos disguste en el R1T, con dos pantallas y acabados de madera que enmarcan el tablero. El interior del Tesla puede ser limpio y simple, pero el Rivian gana corazones y mentes de manera más efectiva.

Aun así, en el centro de Palm Springs el conductor del Tesla es el que sufre acoso. Pero también hablamos con un fanático de RAM. "La mía es una 1500, pero esa TRX es una locura". Si hubiera un premio a la agresividad en esta prueba la RAM la ganaría cómodamente,

La suspensión neumática permite elevar notablemente la carrocería de acero inoxidable del Tesla. A la derecha, su interior con el volante semi-cuadrado.

ES ABSURDAMENTE RÁPIDO, LO SUFICIENTEMENTE COMO PARA HACERTE SENTIR MAL TRAS DOS ACELERONES

con un Hemi V8 de 6.2 litros sobrealimentado que suena tan bien como cabría esperar. Además es la única que se puede comprar en nuestro país (Amencars, concesionario oficial para España). Dice mucho de su carácter indómito el "detector de salto", un sistema que avisa cuando una rueda está en el aire para evitar picos de potencia en la transmisión. Mientras que los dos eléctricos necesitan ofrecer capacidad todoterreno para apaciguar a los clientes a quienes les gusta la idea de salir ocasionalmente de la carretera, la RAM lleva las siglas off-road en su ADN. Nunca había visto un brazo de suspensión inferior tan grueso, mientras que las secciones del chasis incluso están hidroformadas para que haya menos necesidad de soldaduras, asegurando así su resistencia. Hay ocho modos de conducción para seleccionar, incluido uno llamado Baja (como la carrera Baja 1000). Si el Rivian es el cuñado perfecto y el Tesla es Terminator, el RAM es un ex Marine que ahora se dedica a combates de la UFC. Aún así se nota que es el más veterano de los tres y, a pesar de estar sobrealimentado, su motor y su transmisión de ocho velocidades, con levas en el volante, nunca responderán tan rápidamente como los instantáneos eléctricos. Es divertidísimo de conducir aunque vayas pensando: "Dios mío, ¿cómo

CRONÓMETRO EN MANO

- **RIMAC NEVERA** 1,7 s (0-100 km/h) y 415 km/h (Vel. Máx.)
- **TESLA CYBERTRUCK TRI-MOTOR** 2,6 s y 210 km/h
- **PORSCHE 911 TURBO S** 2,6 s y 330 km/h
- **RIVIAN R1T QUAD MOTOR** 3 s y 177 km/h
- **RANGE ROVER SPORT SV** 3,8 s y 290 km/h
- **RAM 1500 TRX** 4,5 s y 190 km/h
- **VW GOLF R 20º** 4,5 s y 270 km/h

controlo esto?". Lleva costosos amortiguadores Bilstein pero a la suspensión le cuesta mantener la carrocería bajo control, ya que reacciona violentamente a cada orden del acelerador o del freno. No es sofisticado pero es muy gratificante siempre que estés preparado para adaptarte a él. Gira el Tesla o el Rivian en una curva y se conectarán. Pero la RAM, con sus neumáticos retorcidos tenderá a subvirar, por lo que tienes que ajustar y jugar con el ángulo de dirección y el acelerador. Técnicamente no es tan logrado, pero ciertamente te mantiene alerta. Sin embargo, muéstrale un camino de tierra y la RAM se transforma. Toda la flexibilidad y el movimiento ahora juegan a su favor, hasta el punto de que puedes pasar sobre grandes baches a velocidades inauditas. Incorpora un dinamómetro integrado para que puedas ver la potencia, el par y la presión de sobrealimentación, y compararlos con registros anteriores. Es un 4x4 que no le teme a nada, y en las tierras salvajes de EE UU tiene su hábitat natural.

EL VIAJE LLEGA A SU FIN

Nuestra ruta nos lleva hasta Nude Bowl, a las afueras de Desert Hot Springs. Es una vieja piscina que pertenecía a un club nudista que cerró hace muchos años, y que los skaters usan para patinar. Llena de graffitis, en los alrededores hay botellas rotas y cartuchos de escopeta gastados, lo que no le ha impedido adquirir un estatus casi mítico. Admiramos a los tres "trucks" aparcados juntos el desierto, entre matorrales secos. Parece que ni los lagartos aparecen por aquí, pero las palas de las turbinas eólicas que rozan el horizonte muestran que hay un camino para revitalizar la zona. Así como los skaters han resucitado el Nude Bowl (aunque las autoridades no son fans de las fiestas que celebran alimentadas por generadores), Tesla y Rivian han demostrado que se pueden hacer las cosas de manera diferente en el segmento de los pick ups. Siempre hay nuevos caminos por recorrer, y algunos de ellos parecen capaces de llevarnos a otro planeta. car

El Cybertruck asoma sobre la vieja piscina del Nude Bowl a las afueras de Desert Hot Springs, unas instalaciones abandonadas que los skaters usan ahora para patinar.

Rivian fabricó su primer coche en 2021 y, gracias a un producto de calidad, tiene mérito lo que han conseguido. El año pasado comercializaron 50.122 unidades frente a las 22.322 entregas de 2022.

La RAM 1500 TRX, en primer plano, representa la máxima expresión del pick up "made in USA" de toda la vida. Rivian y Tesla han optado por un camino innovador y diferente.

Rivian R1T

Grupo propulsor: batería de 149 kWh, cuatro motores eléctricos, tracción total.
Potencia y par: 845 CV y 1.280 Nm.
Vel. max.: 177 km/h.
0-100 km/h: 3 s.
Peso: 3.242 kg.
Consumo medio: 28 kWh/100 km.
Autonomía máxima: 527 km.
Precio en EE UU: 88.800 $.

Tesla Cybertruck Cyberbeast

Grupo propulsor: batería de 122 kWh, tres motores eléctricos, tracción total.
Potencia y par: 855 CV y n.d.
Vel. max.: 210 km/h.
0-100 km/h: 2,6 s.
Peso: 3.104 kg.
Consumo medio: 27 kWh/100 km.
Autonomía máxima: 515 km.
Precio en EE UU: 99.900 $.

RAM 1500 TRX

Grupo propulsor: 6.166 cc. V8 con compresor. Auto. 8 vel. tracción total.
Potencia y par: 712 CV y 881 Nm.
Vel. max.: 190 km/h.
0-100 km/h: 4,5 s.
Peso: 2.880 kg.
Consumo medio: 21,1 l/100 km.
Precio en España: consultar en Amencars.es

La nueva América de Elon Musk se detiene al paso de la América centenaria del ferrocarril y las enormes distancias. En todo caso el acero sigue siendo imprescindible.

"Bienvenido al jardín de los Juguetes para mayores"

AUTOBELLO

GRAND TOUR 2024

Andorra	Gran Canaria	Valencia	Lisboa	Madrid	Marbella	Porto	Barcelona	Miami
16 Marzo	13 Abril	29 Mayo	22 Junio	9 Julio	8 Agosto	31 Agosto	18 Septiembre	7 Diciembre
Pas de La Casa	Maspalomas							

Información: +34 660 765 934 www.autobello.es

La comodidad por rutina

Con la energía instantánea de todo eléctrico pero con la comodidad de las mejores berlinas, este Volkswagen ya tiene un hueco privilegiado en nuestra colección. **Por:** Team CAR

Volkswagen ID. 5 Pro Performance

Necesitas saber

Es la versión de acceso a la gama, por encima está el GTX.

+ Desde el año pasado tiene 82 CV y 235 Nm más.

Ficha técnica

Dimensiones: 4.599 x 1.852 x 1.613 mm.
Motor: eléctrico, batería de 77 kWh.
Potencia/par: 286 CV/545 Nm.
Tracción: trasera.
Cambio: automático.
Vel. máx.: 180 km/h.
0-100 km/h: 6,7 s.
Cons.: 15,8 kWh/100 km.
Autonomía: 556 km.
Peso: 2.143 kg.
Precio: 46.720 euros.

El Volkswagen ID.5 llegó al mercado en el año 2021. A grandes rasgos, es la versión coupé del ID.4, con una mejor aerodinámica en detrimento de algo de espacio en la fila trasera. Al principio había tres opciones disponibles, todas ellas asociadas a una batería de 77 kWh, con 174, 204 y 299 CV, y una autonomía que oscilaba entre 516 y 534 km. Pero, desde el año pasado, la versión menos potente ya no está a la venta y el proulsor de 204 CV se ha sustituido por uno de 286 CV, el mismo del ID.7. Del mismo modo, el GTX de 299 CV ahora entrega 340 CV. Nosotros hemos propbado el ID.5 de acceso a la gama, la versión Pro Performance y hemos de reconocer que el aumento de potencia se agradece considerablemente. Porque no solo es que haya ganado 82 CV extra, sino que, el par motor también ha experimentado un incremento exponecial, pasando de 310 a 545 Nm. Las cifras hablan por sí solas y, de hecho, acelera de 0 a 100 km/h 1,7 segundos más rápido. Tampoco vamos a reproducir aquí la ficha técnica completa, pero os podemos asegurar que cuando pisas el pedal del acelerador la espalda se te pega al asiento como si estuvieses en una montaña rusa. Del mismo modo, la velocidad máxima ha aumentado hasta los 180 km/h desde los 160 km/h. En ambos casos estaba limitada para no descargar la batería en un santiamén.

No obstante, lejos de lo que cabría pensar, este incremento no merma la autonomía del coche, incluso ha aumentado. Si antes podíamos recorrer 534 km con una carga completa, ahora la cota sube hasta los 556 km. Una distancia más que razonable como para emprender largos viajes sin preocupaciones. Además, la comodidad de todo el pasaje está más que garantizada, con un grado de insonorización al nivel de las mejores berlinas del mercado.

Con 556 km de autonomía puedes afrontar largos viajes

Por dentro también ha experimentado una serie de mejoras, entre las que cabe destacar una pantalla central más grande –de 12,9" en lugar de 12–, con un interfaz y gráficos mejorados. Tampoco le faltan los últimos sistemas de seguridad y conectividad. Los precios del Volkswagen ID.5 Pro Performance parten desde los 46.720 euros, en línea con los de un Tesla Model Y tracción trasera.

El aumento de potencia es considerable y, cuando aceleras a fondo, te pega al asiento como en una montaña rusa

¿Quién dijo que la electricidad y el agua se llevan mal?

Tendrá tracción total en algunas motorizaciones, así como la posibilidad de ser para 5 o para 7 pasajeros.

Segunda generación

El nuevo Skoda Kodiaq llega con una calidad a la altura de su grupo y cinco motorizaciones disponibles: dos diésel, dos gasolina y una híbrida enchufable. **Por:** Sandra Zorrilla (Costa Brava)

Skoda Kodiaq

Necesitas saber

Las calidades son magníficas.

+ Variedad de etiquetas de la DGT: desde la Cero hasta la C.

Ficha técnica

Dimensiones: 4.758 x 1.864 x 1.659 mm.
Motor: 1.984 cc. 4 cil. en línea.
Potencia/par: 204 CV/320 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto. de 7 vel.
Vel. máx.: 220 km/h.
0-100 km/h: no disponible.
Cons.: 8,5 l/100 km.
Peso: no disponible.
Precio: desde 44.300 euros.

Skoda lleva unos años en los que todo son buenas noticias. Su calidad no deja de aumentar, pero mantiene un producto muy familiar y electrificado lo justo y necesario. Llega un híbrido enchufable y por primera vez la pegatina ECO que homologa más de 100 km puramente eléctricos, pero no pierden las motorizaciones gasolina, y ni siquiera las diésel que tan importantes son en nuestro mercado.

Podría empezar con muchas cosas, pero desde que me siento en el asiento del nuevo Kodiaq no paro de flipar con lo espacioso que es. También en las plazas traseras, y en el maletero... que cabe todo lo que imagines. Son 910 litros, y en la versión de 7 pasajeros son 340. Acertado el mantener los botones físicos –que desde la marca los denominan Smart Dials– de la climatización y un tercero para manejar otras funciones como el volumen, el navegador o los modos de conducción. Además, incluye una pantalla del tamaño ideal: 13 pulgadas. Desde aquí podemos activar o desactivar ayudas a la conducción (ADAS) de manera muy sencilla. Del exterior destaca una zaga que lleva en el pilar C plateada, así como las múltiples opciones de diseño que podemos elegir en el configurador: los 9 colores de carrocería y las llantas, que van desde las 17 pulgadas hasta las 20. A la hora de conducirlo, opto por la versión 4x4 con motor 2.0 TSI de 204 CV y con el famoso cambio DSG de 7 velocidades. Durante la marcha, no le puedo poner pega a este coche, y es que lleva nuevo control de chasis dinámico (DCC), entre otras mejoras. Los consumos se situaron entre los 7 litros en las vías de los alrededores de Barcelona más transitadas y superando los 8 en tramos de mucha más velocidad. Eso sí, la versión que no es tracción total de 150 caballos seguro que es menos sedienta.

Este mismo mes de mayo empezarán a llegar las primeras unidades a nuestro país y se podrá adquirir desde 44.300 euros. Pero lo mejor está por venir, y es que no será hasta finales de año cuando tengamos el híbrido enchufable, versiones de gasolina 4x4 más potentes que las mencionadas y el RS de 258 caballos.

La parrilla se ha convertido en un elemento muy característico, y en algunos acabados se ilumina

Este coche es muy espacioso, llegando hasta los 910 litros de maletero en la versión de 5 plazas. Además, tiene toda la consola central despejada

EL CENTRO DE ATENCIÓN

La tercera generación del Mini Countryman tiene importantes cambios, ¿podrá conquistar el segmento de los familiares compactos? Lo enfretamos a dos de sus rivales directos.

Por: M. S. & Team CAR

Estos tres modelos están aquí para demostrar que no todos los coches familiares compactos son iguales.

DURANTE TODOS ESTOS AÑOS QUE LLEVAMOS probando coches de todo tipo, nos ha ocurrido un fenómeno común con los familiares compactos: son muy parecidos. Si lo usas para ir a comprar el pan, hacer viajes cortos e incluso escuchar tu podcast favorito en ese instante que tienes para ti solo después de dejar a los niños en el colegio, no notarías una gran diferencia. Es decir, ¿realmente cambia el sabor de la tortilla si los huevos que usamos son de campo o no? Al final, todas saben más o menos igual. Los compactos familiares, aunque puedan comenzar con intenciones diferentes, al final ofrecen una experiencia similar una vez que se eliminan las exageraciones y el marketing.

El Countryman, el Volvo XC40 y el Cupra Formentor están aquí para decirme que estoy equivocado. Todos están deseando demostrar que no todos los coches familiares compactos entre 33.000 y 50.000 euros son iguales, que hay valiosas diferencias en cómo se conducen y en lo que dicen de uno mismo. También quieren persuadirnos de que la forma en la que se hacen y cómo se hacen, son puntos distintivos significativos.

El Volvo es el más conocido, ya que existe desde hace seis años, aunque ha habido varias revisiones desde entonces. El rango estuvo por un tiempo encabezado de manera costosa por una versión totalmente eléctrica, pero ahora ha evolucionado hacia el EX40, dejando una modesta selección de híbridos suaves de tracción delantera. El nuestro es un B3 con especificaciones Plus. La gama XC40 comienza actualmente en poco menos de 45.555 euros, para el B3 con acabado Core, mientras que nuestro Plus se puede conseguir desde 48.070 euros. La experiencia en varios XC40 a lo largo de los años sugiere que en realidad está bien en su forma más básica.

El Formentor (con un precio a partir de 33.880 euros) es un producto independiente que no está basado en un Seat. El nuestro tiene una versión de excelente motor 1.5 TSI Evo del Grupo VW, turboalimentado pero no híbrido, y tracción delantera en lugar de total. El Cupra está en el relativamente bajo acabado V2, pero no te hace sentir como si te estuvieran privando de algo importante. Los asientos negros de tipo cubo dicen que no estás en un coche de alquiler, y el estilo general del interior está a la altura del exterior, y muy lejos de muchos de los productos más simples del Grupo Volkswagen.

Y luego está el Countryman (desde 39.400 euros), recién llegado en su versión Mk3, a la vanguardia de la gama Mini, bastante emocionante y ambiciosa. Se puede elegir como un JCW de alto rendimiento (59.400 euros), una selección de versiones totalmente eléctricas, o el nuestro, un híbrido ligero. En cualquier caso, hay una gran cantidad de personas pasándose a vehículos eléctricos. Exteriormente, el Countryman es significativamente diferente de su predecesor. La parte delantera es audazmente angular y orgullosamente fuerte, mientras que la parte trasera es ordenada y elegante, y los laterales son bastante complejos pero coherentes.

LA TRACCIÓN TOTAL SE AGRADECE

Nuestro Countryman de prueba tiene una gran cantidad de extras instalados. El Classic, que añade 2.500 euros sobre el Essential de entrada, incluye asientos deportivos, y negro en el interior y en el techo. El pack Level 3, por 7.500 euros, incorpora un techo panorámico de cristal, asientos delanteros calefactables, faros Led adaptativos, sonido envolvente Harman Kardon y mucho más. Pero eso es en realidad un poco de distracción de la cantidad que trae de serie un Countryman: los modos Experience, los raíles del techo, el volante calefactado y, lo más importante, todo ese estilo. El nuestro también tiene pintura extra opcional y ruedas más grandes.

El XC40 sigue siendo un fantástico pedazo de diseño, claramente parte de la familia XC/EX, de aspecto fuerte, moderno y confortablemente minimalista. El nuestro tiene pintura brillante opcional, y puedes pagar más por un techo en contraste, pero ninguno de los dos es necesario.

El maletero del Countryman es grande para un Mini, pero no tanto para un coche de este tamaño. Sin embargo, el nuestro tiene asientos traseros deslizantes, parte de ese paquete de Nivel

Mientras Cupra mantiene un diseño tradicional para la parte trasera, Mini incorpora un lenguaje de diseño totalmente distinto, da igual por donde mires.

Todos son bastante limpios para tratarse de coches de combustión; Mini tiene el nivel más bajo de CO_2 con su motor de 3 cilindros e hibridación de 48V.

El Mini es el coche más potente aquí, con mejores cifras de rendimiento. Pero la mayor diferencia está en cómo se siente su agilidad y sensibilidad

3. Así, el espacio para el equipaje deja de ser una preocupación. Delante, el Countryman se sale de la norma en términos de estilo y funcionalidad. Es espacioso y cómodo, y brillantemente despejado. La consola central merece algún tipo de premio (Consola central del año en la revista CAR). Tiene todo lo que necesitas y nada que no. Tu teléfono puede estar guardado. La botella al alcance de la mano, pero no estorba. Hay una caja con tapa para guardar cosas. Hay una bandeja bajo el reposabrazos. Todo esto parece obvio, pero muchos otros hacen un lío de ello. Es un coche que nunca tendrá que acomodar una palanca de cambios o un freno de mano, lo que debe simplificar el trabajo.

JUGANDO CON LAS "EXPERIENCIAS"

El tablero de instrumentos, aquí acabado en un tejido de punto que se siente y se ve mucho mejor de lo que parece, está casi en blanco, excepto por la noche, cuando la iluminación ambiental se activa. Uno de los botones es para las "Experiencias" que, como el actual sistema BMW My Modes, es una mezcla de ajustes dinámicos del aspecto, el sonido y el ambiente del habitáculo. Suena complicado, pero una vez que empiezas a usarlo es bastante sencillo. Hay tres modos de conducción: Core es el predeterminado; Green reduce la potencia de una forma aterradora que no quiero volver a experimentar; y Go-Kart es lo que otros coches llamarían Sport. Cambia de color la pantalla táctil y la iluminación de la cabina, pero también aporta mayor nitidez dinámica, que a su vez se puede ajustar manualmente hasta Sport Plus o hasta Comfort. También hay un montón de otros modos (Trail, Vivid, Timeless) que no afectan a nada sustancial.

El Mini es el coche más potente aquí, con cifras de rendimiento ligeramente mejores. Pero la mayor diferencia está en cómo se siente. No es deportivo como tal, pero si se muestra ágil y muy sensible. El pedal del acelerador en particular parece que te conecta directamente con el característico motor de tres cilindros y la dirección es rápida y precisa.

El Cupra es más convencional y deportivo, y hace un buen uso del probado motor 1.5 del Grupo VW. Es el único aquí con palanca de cambios para anular la caja automática, lo que aumenta la sensación de compromiso enormemente. En ciertas carreteras, puedes conseguir un buen ritmo y hacer agradables progresos.

El Volvo apenas intenta competir. Es lo suficientemente rápido para adelantar el tráfico, y conduce con una amabilidad que no lo pone difícil ni da respuestas bruscas. La dirección no emplea mucha precisión, y la suspensión es más feliz en el extremo inferior del espectro de rendimiento. Si buscas emociones de diez décimas, has venido al lugar equivocado.

TRES FORMAS DE CONSUMIR COMBUSTIBLE

Tres coches con motor, pero no definidos por sus motores. Dentro de unos años los motores habrán desaparecido de los configuradores, pero lo que quedará será su carácter. Es algo que los tres tienen mucho. Los tres tienen cifras de consumo de combustible muy similares, a pesar de sus diferentes formas de combustión: híbrido de tres cilindros, híbrido de cuatro cilindros y cuatro en línea turboalimentado. En el transcurso de varios días, todos fueron probados en las mismas carreteras y

Mucho y potente sonido del motor y un look que cuadra con esa característica. Cupra nunca dejó qué desear en cuanto a potencia. En esta versión tampoco.

No es una ilusión, el Countryman es el más alto del trío. El resto, líneas que resultan más agresivas y dan ese toque de personalidad.

Las mini telas de colores integrados le dan un toque muy moderno que pocos coches premium usan. No extrañarás la madera ni el cromo.

Este Formentor simplemente es bueno. El Volvo se beneficia de su sencillez. El Mini está lejos de ser simple, pero nunca se siente abrumadoramente complejo.

en las mismas condiciones, y terminaron con cifras de consumo incluso más cercanas que sus estadísticas WLTP (aunque, por supuesto, son más sedientos de lo que las cifras oficiales declaran). Con cualquiera de estos coches, puedes pagar más dinero para conseguir potencia extra. Pero esta prueba ha confirmado nuestra creencia de que para el uso diario de la familia es mejor buscar en el extremo más asequible de la lista de precios.

El Volvo es una cápsula de transporte neutral. Si, en unos pocos años, una actualización lo convirtiera en un coche autónomo que pudiese conducir por sí solo, los conductores de XC40 en todas partes simplemente se encogerían de hombros y soltarían el volante. Un muestreo aleatorio sugiere que el XC40 es uno de esos modelos que su fabricante cree que reducirá la edad media de sus clientes en 20 años, pero que en realidad tiene un enorme atractivo para el comprador adulto. Es tan fácil entrar y salir, tan fácil de conducir, tan agradable a la vista... También da la impresión de que nunca se romperá y nunca parecerá anticuado; solo el tiempo dirá si es cierto, pero apostaríamos por ello.

El Cupra tiene más energía. Está bien servido por su hardware del Grupo VW. El infoentretenimiento ya conocido no es menos molesto por su familiaridad. Está mucho más cerca de las ideas tradicionales sobre lo que un buen coche de conducción debe sentir y sonar. Este Formentor no es radicalmente simple como el Volvo o radicalmente raro como el Mini; simplemente es bueno. El Volvo se beneficia de no estar cargado de extras: lo mejor es su sencillez. El Mini está lejos de ser simple, pero nunca se siente abrumadoramente complejo. Disfrutarás conduciéndolo, disfrutarás como pasajero, disfrutarás viéndolo en la puerta de tu casa, disfrutarás explorando lo que hará y a dónde te llevará... Glorioso. car

De los coches más seguros del mercado, no esperes muchos problemas. El Volvo es el más conocido, ya que lleva a la venta desde hace seis años.

Todos son buenos. Nos han demostrado que sí tienen personalidad a pesar del segmento en el que se encuentran.

Cupra Formentor 1.5 TSI

Dim.: 4.450 x 1.839 x 1.520 mm.
Motor: 1.498 cc, 4 cil. en línea, turbo.
Potencia/par: 150 CV/250 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: manual, de 6 vel.
Vel. máx.: 204 km/h.
0-100 km/h: 8,9 s.
Cons.: 6,4 l/100 km.
Peso: 1.437 kg.
Precio: 33.880 euros.

Volvo XC40 B3

Dim.: 4.440 x 1.863 x 1.657 mm.
Motor: 1.969 cc., 4 cil. en línea e hibridación ligera.
Potencia/par: 163 CV/265 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: auto. de 7 vel.
Vel. máx.: 180 km/h.
0-100 km/h: 8,6 s.
Cons.: 6,5 l/100 km.
Peso: 1.692 kg.
Precio: 42.600 euros.

Mini Countryman C

Dim.: 4.444 x 1.843 x 1.661 mm.
Motor: 1.499 cc., 3 cil. en línea e hibridación ligera.
Potencia/par: 168 CV/260 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: auto. de 7 vel.
Vel. máx.: 212 km/h.
0-100 km/h: 8,3 s.
Cons.: 5,9 l/100 km.
Peso: 1.620 kg.
Precio: 43.440 euros.

El Cupra es alegría en todos los sentidos, el Volvo apuesta por la sencillez y el Mini te hará disfrutar en todo momento

Polestar 4

1 minuto
Vaya, tiene buena pinta. Especialmente en blanco con llantas de 22".

2 minutos
Es super amplio, tanto al volante como en la fila de detrás.

12 minutos
La maniobrabilidad y la compostura son soberbias.

34 minutos
El sonido interior es nulo y la suspensión trabaja de maravilla.

45 minutos
La de un solo motor podría ser nuestra versión elegida; es algo más ligera, cuesta menos dinero y tiene más autonomía; pero el empuje de los dos motores...

Para la visibilidad trasera cuenta con un espejo retrovisor digital.

El modelo sueco será un serio rival para el Porsche Macan. En España se comercializa en versiones con uno o dos motores y su precio de salida es de 65.900 y 72.900 euros, respectivamente. Hemos probado un prototipo y nos ha sorprendido. **Por:** E. O. C. (Madrid)

LA MARCA presentó oficialmente en España el Polestar 4 en un evento que tuvo lugar en el Polestar Space de la calle Velázquez. Se trata del cuarto modelo de la gama: un vehículo único capaz de reunir la aerodinámica de un coupé deportivo y la amplitud de un SUV. "Nuestro objetivo es priorizar el valor sobre el volumen para posicionar a Polestar como una marca de vehículos eléctricos de lujo", declaró Stéphane Le Guévell, director general de Polestar Iberia. No obstante, este es el año en el que Polestar debe despegar; el fracaso no es una opción dados sus elevados objetivos para 2025: triplicar los volúmenes y alcanzar el punto de equilibrio de tesorería. Los SUV 3 y 4 son fundamentales para ambas misiones. Tras conducir el prototipo del nuevo 4, esperamos que sea un éxito.

Inicialmente se ofrecerán dos versiones. El motor sencillo de largo alcance, con un precio de 65.900 euros, ofrece 272 CV, 343 Nm, un 0 a 100 km/h de 7,1 segundos y una autonomía oficial de 610 km (WLTP). El motor Dual de largo alcance, con un precio de 72.900 euros, añade un segundo motor idéntico en el eje delantero para aumentar la potencia máxima a 544 CV y 686 Nm, y reducir a casi la mitad el tiempo de 0 a 100 km/h (3,8 segundos). La autonomía WLTP se reduce a 580 km.

Espacioso, fácil de conducir y con un diseño precioso, por dentro y por fuera, el 4 parece ser el número mágico de Polestar

En comparación, el nuevo Porsche Macan Eléctrico básico es mejor en prestaciones (5,2 segundos de 0 a 100 km/h y 387 CV), con un precio base de 85.382 euros, más caro que ambos. El Tesla Model Y Performance cuesta actualmente lo mismo que el 4 de motor único, pero ofrece la velocidad del motor doble. Basta decir que la experiencia de conducción del 4 es mucho más Stuttgart que Silicon Valley.

Las instalaciones de pruebas de Volvo en Hällered (Suecia) son un terreno de juego necesariamente exigente, pero el polifacético 4 se lo pasa en grande, literalmente. La dirección es soberbia, sin holguras en los ángulos muertos ni brusquedades indeseadas. En todo momento la acción es agradable. Todo encaja a la perfección sobre una base de precisión y linealidad intuitiva. Igualmente soberbio es el ajuste del chasis, tanto en los amortiguadores pasivos del motor simple como en los adaptativos del motor doble. La conducción es controlada pero flexible, con un ruido de rodadura bien suprimido en la mayoría de las superficies. Pero es la compostura del 4, cuando lo apretamos un poco más, lo que más brilla. A alta velocidad en el circuito inclinado no se altera, incluso lanzando el 4 a través de varios carriles con una puñalada de la dirección. No hay tirones, ni temibles guiñadas, ni bamboleos, solo una fluidez impresionante que te deja rascándote la cabeza. Sobre todo teniendo en cuenta que las barras estabilizadoras son mecánicas, pasivas y de la vieja escuela. Es espectacular para un coche familiar grande. Por su puesto, en este apartado tiene que ver mucho el bajo centro de gravedad.

Casi igual de impresionante es el interior, con esa sólida "pantalla" trasera sin cristales que ha generado tanto revuelo. En la parte delantera, el minimalismo característico de Polestar se traduce en un espacio elegante y cómodo, sin la estrechez del 2. Te sientas en unos asientos deportivos, un volante de tres radios (con un elegante marcador central) y dos pantallas verticales, una para el conductor y otra táctil, más grande y apaisada. Además, sigue habiendo un botón de encendido/apagado del volumen del sistema multimedia entre los asientos, y palancas detrás del volante.

Sube a la parte trasera y también serás muy bien recibido. El espacio para la cabeza está bien para los que miden 1,80 m; más ajustado si eres más alto –como en el resto de modelos del mercado–. El diseño interior es peculiar pero precioso, con un bonito motivo de alas que rodea la parte delantera de la cabina y, en espejo, detrás de los asientos traseros, haciéndote sentir cómodo, seguro y feliz. No hay claustrofobia gracias a la iluminación ambiental y al techo panorámico, que puede elegirse con cristal electrocromático.

Elegante, espacioso, fácil de conducir y con un diseño precioso por dentro y por fuera, el 4 parece ser el número mágico de Polestar.

No obstante, el futuro de Polestar está en manos de los nuevos 3 y 4. Afortunadamente ambos nos parecen buenos modelos, sobre todo, después de haber podido conducir el Polestar 4. Su precio de salida en España es de 65.900 euros y también estará disponible en renting a partir de 813 euros al mes. Las primeras entregas tendrán lugar a partir del próximo mes de agosto y se podrán realizar test drives desde finales de julio en los Polestar Spaces de Madrid, Barcelona y Valencia (muy pronto), así como en varios hubs ubicados en otras siete ciudades españolas.

Su dirección es tan dulce como la pantalla táctil.

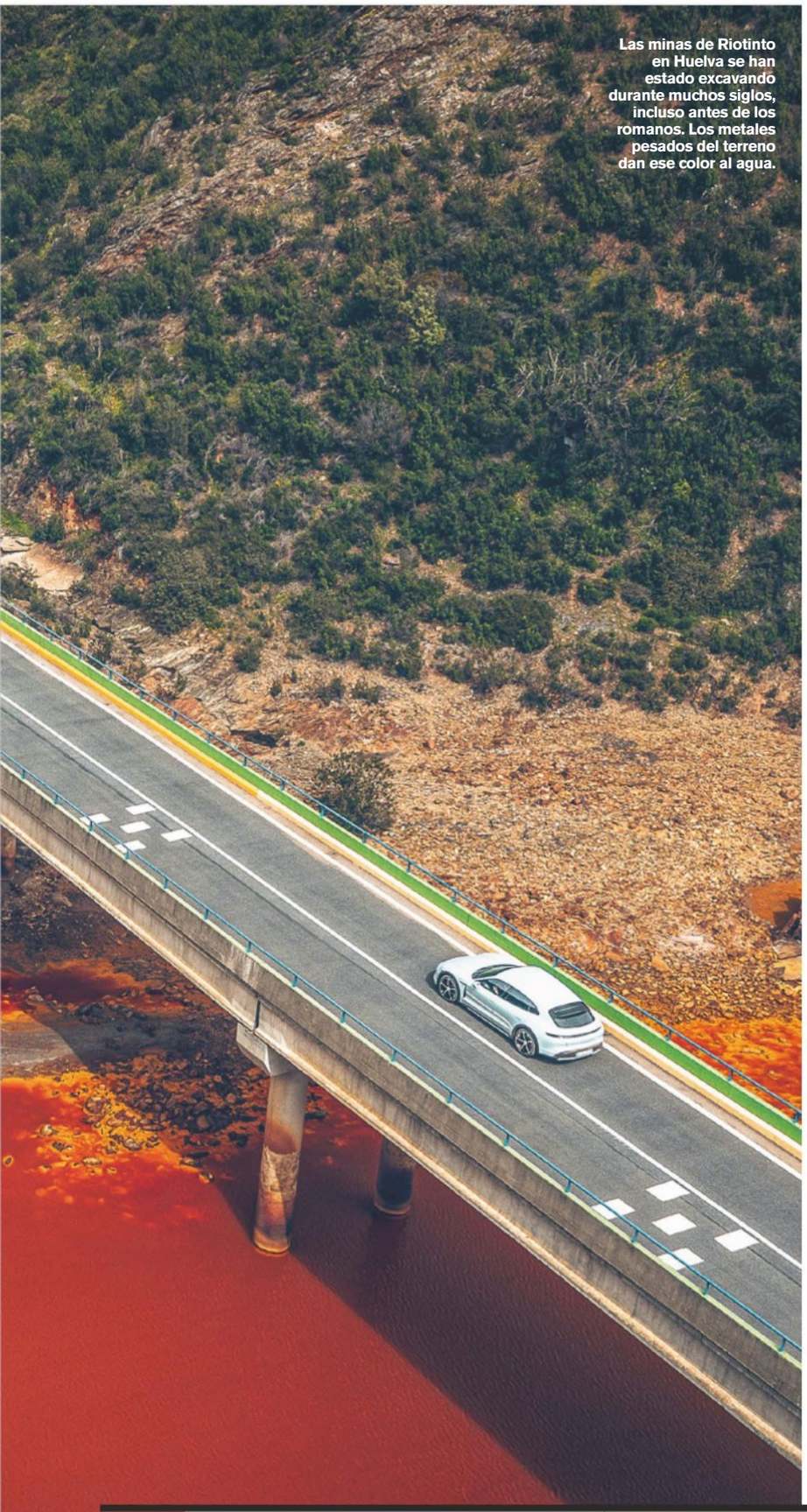
Basta decir que la experiencia de conducción del Polestar 4 es mucho más Stuttgart que Silicon Valley

Ficha

PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
Desde 65.900 €. (un motor)	272 CV. 343 Nm.	Vel. máx.: 200 km/h. 0-100 km/h: 7,1 s.	2.233 kg.	17,7 kWh/100 km. Autonomía: 610 km.	Ya

PORSCHE TAYCAN 2024

Lo han vuelto a hacer



Las minas de Riotinto en Huelva se han estado excavando durante muchos siglos, incluso antes de los romanos. Los metales pesados del terreno dan ese color al agua.

Prueba 500 km

BIENVENIDOS AL MUNDO REAL

¿Cómo lograr mejorar el mejor coche eléctrico del planeta? Las cifras hablan de una autonomía de hasta 678 km, o de una potencia máxima de 962 CV en el Turbo S. En Porsche tienen la fórmula mágica.

Por: G. L. & Team CAR

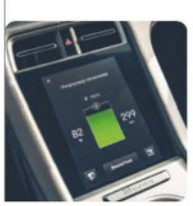
A LO LARGO DE LOS AÑOS los periodistas de motor vivimos muchas experiencias al volante, aunque solo unas pocas se graban a fuego en la memoria. La primera vez que condujimos un Taycan a finales de 2019, es una de ellas. Era algo radicalmente nuevo, bello y muy avanzado, una máquina que habría un camino inexplorado. No era solo un coche eléctrico muy rápido, de eso ya había antes. Era un gran deportivo eléctrico y un Porsche de verdad. Fue la apuesta más valiente de una marca acostumbrada a contar cada lanzamiento de un nuevo concepto como un éxito (Cayenne, Panamera o Macan). Pero en poco más de cuatro años (pandemia incluida) Porsche ha vendido casi 150.000 Taycan y, en el proceso, la empresa ha pasado de ser un fabricante de deportivos y SUV's que gastaban "mucho combustible" (en 2007 unos ecologistas cretinos pintaron un Cayenne de rosa y le pusieron orejas, como un cerdo) a una referencia mundial en el camino hacia la electrificación total. El Taycan combina estilo, rendimiento, calidad y eficiencia de una manera que ningún otro fabricante de eléctricos puede igualar.

Desde 2019 la gama se ha ido potenciando con versiones muy atractivas, tanto en cuanto a mecánicas como a carrocerías y a una continua actualización del software. En la gama nueva se seguirán ofreciendo las carrocerías Taycan, Taycan Cross Turismo y Taycan Sport Turismo (con la misma carrocería del Sport Turismo pero más cerca del suelo y con menos aspecto de SUV). Hay cinco opciones de motorización, con tracción trasera o total:

Salida

Abres la puerta y el Taycan se eleva hacia ti gracias al sistema Easy Entry. Mucho espacio entre las ruedas y la carrocería, pero solo es temporal.

20 km



La pantalla muestra la temperatura de la batería y la velocidad de carga proyectada, así permite elegir el momento para obtener la mayor cantidad de kW.

25 km

La batería anterior necesitaba superar los 35° para obtener la máxima eficiencia de carga. La nueva está lista para funcionar a partir de 15°.

Ofrece comodidad y compostura más allá de la mayoría de los coches de lujo. Espacio para cuatro pasajeros y el equipaje y mucha velocidad sin esfuerzo.

En la parte trasera, ahora el logo de Porsche se ilumina. La versión 4S se puede comprar con tres carrocerías diferentes: Taycan, Taycan Sport Turismo y Taycan Cross Turismo.

Menos el Taycan "a secas", toda la gama es tracción total, con un motor eléctrico en cada eje. Con cualquier carrocería, el diseño sigue siendo uno de los grandes atractivos de este coche.

Taycan, Taycan 4S, Taycan Turbo, Taycan Turbo S y Taycan Turbo GT. Estéticamente el Taycan cambia poco, con nuevos faros, aletas delanteras y pilotos, y con la insignia de Porsche iluminada en la parte trasera. El interior recibe cuero de dos tonos y otros retoques menores, incluido el Apple Car-Play extendido, que ahora permite controlar el control del clima sin tener que acceder al propio software de Porsche.

Pero lo importante es que el nuevo Taycan llega más lejos y más rápido que antes gracias a un motor trasero más ligero y potente y a nuevas baterías. La "Performance" de 89 kWh es de serie en Taycan y Taycan 4S, y la "Performance Plus" de 105 kWh, con una potencia pico de recarga a 320 kW, es de serie en el resto y opcional en Taycan y Taycan 4S. También es más eficaz en la lucha contra la física, con suspensión neumática de dos cámaras de serie y el sistema de chasis Active Ride opcional. Este se estrenó hace poco en el Pamanera, y resulta muy eficaz para mantener la carrocería nivelada, eliminando balanceos y cabeceos.

Además, está el nuevo y deslumbrante tope de gama: el Taycan Turbo GT. Trae por primera vez al Taycan el espíritu de los GT de Porsche, con toda su ferocidad. Se consolida como el modelo de producción en serie más potente de la firma, con unos inauditos 1.033 CV cuando se activa el Launch Control. Acelera de 0 a 100 en unos alucinantes 2,3 segundos, más rápido que un F1, algo que nos hace preguntarnos por los límites del cuerpo humano. No obstante, con un precio de 268.685 euros (31.600 más que el Turbo S) no veremos muchos rodando por ahí.

AHORA SI, EMPEZAMOS

Para nuestra toma de contacto nos centramos en el corazón de la gama: el Taycan 4S, con carrocería Cross Turismo (131.000 euros). No solo es bonito a la vista y muy brillante para conducir, sino que es lo suficientemente espacioso para cuatro adultos cómodos y su equipaje, con espacio adicional para la cabeza en la parte trasera. Y viene con una configuración Gravel, en caso de que queramos salir del asfalto. También es notablemente rápido, ya que solo necesita 3,8 segundos para hacer el 0 a 100, casi igual que un 911 Carrera S (3,7 segundos). Menos el Taycan básico (408 CV, 105.680 euros), toda la gama es tracción total, con un motor eléctrico en cada eje. En esta versión tracción trasera la autonomía puede llegar hasta 678 kilómetros (en ciudad ronda más de 800). Supone un enorme aumento del 35 por ciento respecto a la gama anterior, una mejora que con pequeñas diferencias se ha logrado también en el resto de versiones.

Con 544 CV y una autonomía anunciada de entre 474 y 642 kilómetros, el 4S Cross Turismo que tenemos entre manos debería responder mejor que bien. Lleva además todos los extras, como la dirección trasera en combinación con la tracción total de serie, Porsche Torque Vectoring Plus, Porsche Active Ride, paquete Sport Chrono y una segunda pantalla táctil delante del asiento del pasajero. Así que mi pasajero puede perder el tiempo tratando de precisar nuestro destino final sin interrumpir la guía de ruta actual. O incluso ver videos.

50 km

Apple CarPlay se ha integrado más en las funciones, y permite cierto control sobre las funciones secundarias sin salir de la interfaz.

90 km

La nueva pantalla táctil Passenger Display (para el pasajero) está bien protegida del conductor, no se puede ver desde detrás del volante.

110 km

La suspensión neumática Active Plus abre un mundo de posibilidades con la altura de manejo, aunque no lo meteríamos por sitios complicados.

La primera etapa del viaje es un corto salto por autopista hasta el circuito de Monteblanco y una cita con el Turbo GT (que solo pudimos conducir en la pista). Esta primera toma de contacto, el Cross Turismo deja claro dos cosas. En primer lugar, que es lo suficientemente rápido como para encontrar pocas zonas donde activar el botón "push to pass" (overboost). Este sistema libera 80 CV adicionales en este modelo, durante 10 segundos. En segundo lugar, el Active Ride es increíblemente bueno si quieres una comodidad similar a la de una limusina. Este sistema, también disponible en el nuevo Panamera, es opcional en esta versión. Elimina las barras estabilizadoras convencionales y en su lugar añade un sistema de motores eléctricos y bombas hidráulicas. Estos actúan a la velocidad del rayo en los amortiguadores individuales. En combinación con la suspensión neumática, el Taycan consigue logros inusuales. Además de suavizar las superficies rugosas, en lugar de simplemente resistir el balanceo de la carrocería, el Active Ride puede inclinar el coche en las curvas, evitar que se levante el morro al acelerar con fuerza o que se hunda al frenar.

No hay Taycan lento. Con carrocería berlina, el Taycan (408 CV) y el Taycan Turbo S (952 CV) aceleran de 0 a 100 en 4,8 y 2,4 segundos, respectivamente.

Como es de esperar en un Porsche, la velocidad es esencial. Active Ride reacciona tan rápido que apenas notas que se está produciendo la intervención. En las autopistas esto es fantástico, ya que ofrece un confort suave como la almohada pero perfectamente controlado. Si eres delicado y consistente, esto se traduce además en una habilidad casi asombrosa para llevar un ritmo altísimo en los trazados más desafiantes. Sospecho que serás capaz de desplazarte de un punto a otro muy rápido, y sin levantar las cejas o las voces de esos pasajeros tiquismiquis críticos con la velocidad. El Active Ride impide que el Cross Turismo se incline en

La versión 4S rinde 544 CV y es tan rápida que cuesta encontrar razones para pulsar el botón "push to pass" del paquete Sport Chrono. Libera 80 CV adicionales durante 10 segundos

Los cambios estéticos son muy limitados, con nuevos faros y aletas delanteras. También cambian los grupos ópticos traseros.

200 km

El Active Ride supone una gran mejora con respecto al antiguo PDCC. Es impresionante y convierte un automóvil deportivo en una limusina de lujo.

220 km

Sin embargo, a veces el Active Ride puede resultar un poco extraño en las curvas, inclinándose en las curvas como una moto. Sorprendente, en todo caso.

240 km

Los faros matriz HD tienen 32.000 píxeles Led y pueden "pintar la carretera" con el ancho del coche, para mayor tranquilidad en carriles estrechos.

En cualquier Porsche, eléctrico o no, la conducción de posición es perfecta y el diseño y los materiales, de primera.

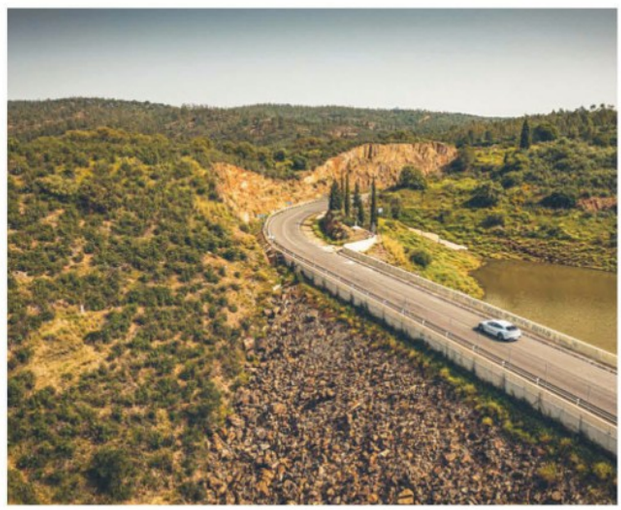
curvas más cerradas, equilibrando el considerable peso del Taycan mediante la aplicación de sensores y artificios mecánicos.

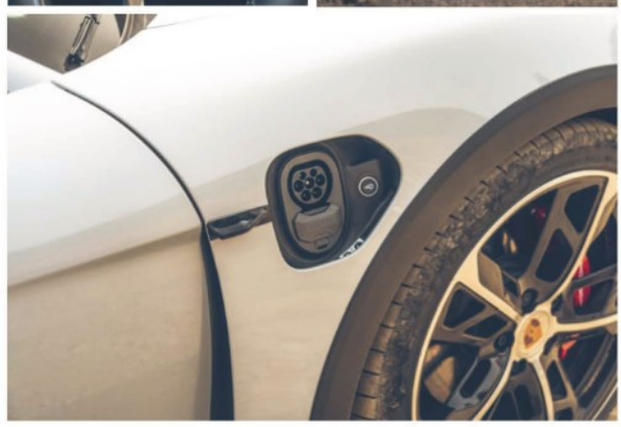
Rodamos por carreteras perfectas para los automovilistas entusiastas ya que apenas hay tráfico, más allá de la plaga de ciclistas vestidos de lycra y camiones madereros. Aun así, cuando te desplazas con 2,3 toneladas capaces de desarrollar más de 600 CV con la función "push to pass" del paquete Sport Chrono, uno realmente quiere tener una impresión clara de cómo va en al límite de adherencia. Y con todos esos sistemas, esa línea se vuelve un poco borrosa y puede resultar ligeramente desconcertante. La buena noticia es que, como Porsche es Porsche, es fácil desconectar estas cosas. En estas carreteras en buen estado parece haber pocas razones para no pasar directamente al modo de conducción Sport Plus. El Taycan simplemente se siente más vivo y auténtico en este entorno. La dirección es estupenda y poco a poco me estoy adaptando a la determinación de Porsche de utilizar el pedal del freno con más frecuencia que en otros coches. Casi no hay retención para el frenado regenerativo al levantar el acelerador.

Otra mejora de la gama 2024 es que la capacidad máxima de recuperación durante la desaceleración ha aumentado en más de un treinta por ciento, de 290 a 400 kW. Y tenemos incluso un

DE ÉXITO COMERCIAL A BESTIA DE CIRCUITO

El Taycan se ha convertido en una parte importante de las ventas de Porsche. En 2023 el Cayenne fue el modelo más vendido a nivel mundial (87.553), seguido muy de cerca por el Macan (87.355) y en tercer lugar el 911 (50.146). Cerca quedó el Taycan (40.629), con una subida del 17%, seguido del Panamera (34.020) y los 718 Boxster y Cayman (20.518). Los principales mercados para el Porsche eléctrico son EE UU, Reino Unido, Alemania y China. Para Porsche Ibérica supone un 20% de sus ventas totales, un éxito que también se justifica en el gran esfuerzo que han realizado para aumentar los puntos de carga propios y los acuerdos con diferentes redes. Con el Taycan plenamente consolidado, parece que ha llegado el momento de lanzar la versión definitiva, el Turbo GT que pudimos probar en Monteblanco. En Porsche afirman que acelera de 0 a 100 km/h en 2,2 segundos. Lo único que sé es que nunca antes me había sentido físicamente enfermo desde el principio, ni había experimentado con tanta fuerza una sensación sostenida de que me quitaran la piel de la cara. Es el Porsche más potente, con un par de motores que ahora producen 778 CV y que pueden alcanzar un máximo de 1.093 CV en el modo "Attack". Es el primer eléctrico desarrollado por el equipo GT y no es bueno solo acelerando, y eso que pesa 2,2 toneladas. Hizo un tiempo de 7:07 en Nürburgring Nordschleife. Como referencia, el tiempo logrado por un 992 GT3 es de 6:59 minutos.





momento para probar las modestas habilidades todoterreno del Cross Turismo. Deslizarse sobre la tierra es otra capacidad de esta máquina increíblemente versátil.

VELOCIDAD SIN ESFUERZO

Ofrece comodidad y compostura más allá de la mayoría de los coches de lujo tradicionales y mucha velocidad sin esfuerzo. También nos gusta que tiene su filo, como un cuchillo de caza afilado enfundado: está ahí cuando lo necesitas, es inofensivo cuando no. Entonces el precio y el peso siguen siendo los factores limitantes, pero los demás compromisos son pocos. En cuanto a la autonomía... bueno, comenzamos el día con una carga del 97 por ciento, lo terminamos con un 10 por ciento y cubrimos casi 400 km en el medio. Esto está por debajo de lo que afirma el WLTP, aunque también es cierto que no hemos hecho una conducción precisamente ecológica. Además, el broche de oro final del nuevo Taycan no es solo una capacidad de carga más rápida, sino una ventana operativa más amplia para maximizarla, teniendo en cuenta la temperatura de la batería. En el Taycan de primera generación el tiempo de carga del 10 al 80 por ciento a 15 grados centígrados era de 37 minutos; en las mismas condiciones, el nuevo Taycan tarda solo 18 minutos, a pesar de tener una batería de mayor capacidad. Realmente el Taycan lo tiene todo, y si hay un coche a pilas capaz de enamorar a los reacios a comprar un eléctrico, es este. car

ALTERNATIVAS

Tesla Model S
Muy veterano y algo aburrido, pero la versión Plaid rinde 1.020 CV, en línea con el Turbo GT.

BMW iX
Tan poco off road como el Porsche Taycan, también destaca por una tecnología y un comportamiento sensacional.

El Active Ride supone una gran mejora con respecto al antiguo PDCC. Es impresionante y convierte un automóvil deportivo en una limusina de lujo.

Tiene una habilidad asombrosa para llevar un ritmo altísimo en los trazados más desafiantes

Taycan 4S Cross Turismo 2024
Dim.: 4.974 x 1.967 x 1.409 mm.
Motor: 2 motores eléctricos, batería de 105 kWh.
Potencia/par: 600 CV/710 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto., de 2 vel.
Vel. máx.: 240 km/h.
0-100 km/h: 3,8 s.
Cons.: 18,8 kWh/100 km.
Autonomía: 610 km.
Peso: 2.355 kg.
Precio: 131.000 euros.

300 km

El Cross Turismo dispone también de una configuración de conducción "Gravel" para superficies deslizantes. No abusamos de esto en absoluto...

390 km

La nueva función de overboost entrega hasta 70 kW instantáneos, según el modelo, casi el doble para el modo Attack del Turbo GT.

500 km

Nos dicen que Sevilla estará de moda a lo largo de 2024. Esperamos que eso no implique que esas maravillosas carreteras vacías tengan más tráfico.

Tiene una batería, pero...

Aquí no encontrarás electrificación, al menos de momento. En su lugar, nos decantamos por un lujoso V8 biturbo que devora kilómetros como si no hubiera un mañana. **Por:** Team CAR

Bentley Continental GTC V8 S

Necesitas saber

La versión descapotable del intemporal coupé de Bentley.

+ Prestaciones desenfrenadas con un confort suntuoso

Ficha técnica

Dimensiones: 4.850 x 1.964 x 1.399 mm.
Motor: 3.993 cc; V8, biturbo.
Potencia/par: 550 CV/770 Nm.
Tracción: total.
Cambio: auto. de 8 vel.
Vel. máx.: 318 km/h.
0-100 km/h: 4,1 s.
Cons.: 12,5 l/100 km.
Peso: 2.335 kg.
Precio: 330.000 euros aprox.

EL UNIVERSO funciona de forma misteriosa. Al parecer, también de forma muy benévola. Después de probar durante unos meses un Audi e-tron GT, uno de los mejores GT a la venta, ahora lo cambiamos por un Bentley Continental GT. Electricidad por gasolina pero, por si fuera poco, nos corresponde el descapotable.

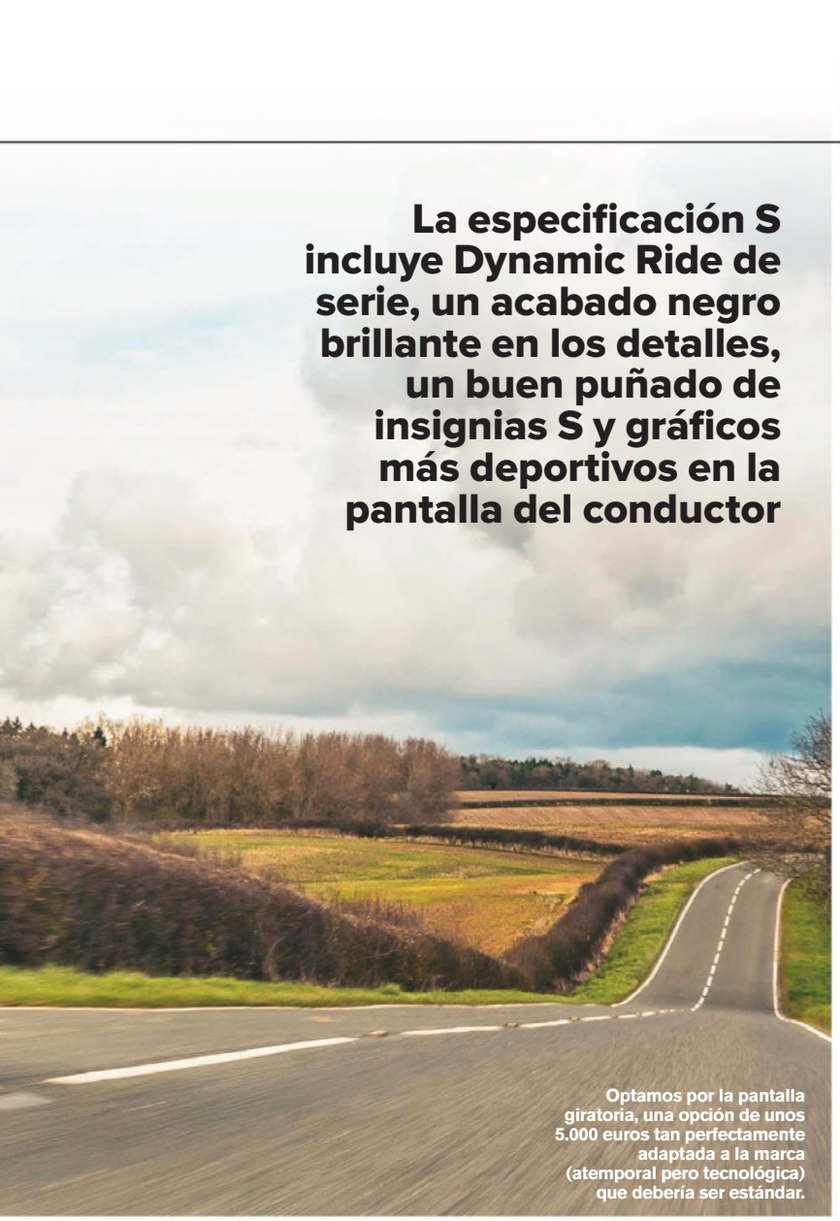
El Continental GT es el coche que, sin duda, imaginas cuando piensas en el Bentley contemporáneo. Es la máquina más pequeña (lo que no quiere decir que sea de tamaño reducido), más ligera (de nuevo...) y más barata (ídem...) de la gama de Crewe. Bentley insiste en que hay cuatro modelos y que el Bentayga y su hermano más lujoso de batalla larga son dos coches diferentes, pero el resto del mundo seguramente tiene dificultades para diferenciarlos.

Se trata de un gran turismo de dos puertas y cuatro plazas, tan deportivo como Bentley parece dispuesto a permitirse, y ha participado con éxito en carreras de GT3 y en la subida a Pikes Peak. Pero, ¿un descapotable? Si todavía no es verano... La afirmación es que el descapotable de Bentley es tan eficaz a la hora de aislarte del mundo que hay más allá de sus ventanillas –incluso cuando estás con el techo bajado y el césped de la carretera está congelado en relucientes fragmentos cristalinos– que las estaciones no son una preocupación real. La promesa es hedonismo todo el año, gracias a las bufandas de aire y los asientos, reposabrazos y volante calefactados. Sabemos por experiencia que la forma en que Bentley construye sus coches –con tracción a las cuatro ruedas y con enormes motores de combustión en la parte delantera, ardiendo como la fragua de un herrero– los hace idóneos para el duro trabajo invernal.

Este es un gran año para el Continental GT, el coche al que Bentley debe su existencia, aunque el SUV Bentayga acapare actualmente la mayor parte de las ventas. Ya en su tercera generación, cumplió 20 años en 2023 y este año recibe una importante actualización junto con una cadena cinemática híbrida. Al ser más pequeño, ligero y económico que el Flying Spur y el Bentayga, es naturalmente el último Bentley en hibridarse. Pero híbrido debe ser, dado el compromiso de Bentley de ofrecer una versión de este tipo en cada uno de sus coches para 2025.

Mi elección dentro de la gama GT siempre fue el GTC Speed (C de descapotable), una simpática y disparatada combinación de velocidad en

La especificación S incluye Dynamic Ride de serie, un acabado negro brillante en los detalles, un buen puñado de insignias S y gráficos más deportivos en la pantalla del conductor



Optamos por la pantalla giratoria, una opción de unos 5.000 euros tan perfectamente adaptada a la marca (atemporal pero tecnológica) que debería ser estándar.

Las estaciones no importan. La promesa es hedonismo todo el año... techo abajo.

El V8 adelanta y entretiene sin ningún tipo de esfuerzo.

línea recta, diversión descapotable y el chasis más ágil y ajustable del GT. Solo el Speed tiene un diferencial de deslizamiento limitado, un fuerte en su tracción total y dirección trasera. Pero por monumentales que sean los W12, el Continental GT más carismático ha sido durante mucho tiempo el V8 S, el coche que ves aquí. El S no tiene ajustes específicos en la suspensión neumática de tres cámaras, ni en los frenos (con pinzas de 10 pistones delante), ni en las barras estabilizadoras o la dirección asistida eléctrica variable. La especificación S incluye Dynamic Ride de serie, un acabado negro brillante en los detalles, un buen puñado de insignias S y gráficos más deportivos en la pantalla del conductor. Las otras variantes del GTC son el Azure y el A, centrados en el lujo y el bienestar más que en ir a toda pastilla. ¿Quiere ritmo y bienestar? Entonces necesitarás un Mulliner, con su combinación de impulso W12 y artesanía a medida.

Al igual que la configuración del chasis es la misma que la de cualquier otro V8 GTC, el propulsor biturbo de 4.0 litros del S, con 550 CV y 770 Nm, tiene la potencia necesaria para llevar a 2.335 kg hasta los 100 km/h en solo 4,1 segundos (y a 318 km/h si tienes agallas). No obstante, lo que vende el GT es el estilo con el que combina la velocidad con el lujo.

A falta de conducir realmente un Continental GTC S, el configurador de Bentley es una buena forma de pasar una tarde/quincena. Las opciones son casi infinitas. Si le apetece la pintura plateada, por ejemplo, hay 14 opciones entre las que elegir. Es mucho, pero los temas seleccionados por Bentley son un buen punto de partida para evitar que la toma de decisiones resulte abrumadora. Nuestra especificación final, que combina la pintura Cricket Ball (rojo oscuro con matices bronce) con llantas Sports de 22 pulgadas acabadas en Satin Brodgar, superaba los 350.000 euros ampliamente –el precio de esta versión parte desde unos 330.000 euros–.

En cuanto a la cabina, mi lista incluía la pantalla giratoria, una opción de unos 5.000 euros tan perfectamente adaptada a la marca (atemporal pero tecnológica) que debería ser estándar. En las tres caras encontrará una pantalla táctil de infoentretenimiento, un tríptico de diales analógicos o un tramo de madera ininterrumpida. Es solo un salpicadero de madera pero, en combinación con el potente murmullo del V8 y la aterciopelada ingravidez de sus muelles neumáticos ajustados en modo Confort, el efecto es extraordinariamente relajante y reparador.

Los árboles y el viento dicen invierno; pero el gran sistema de climatización nos acerca al verano

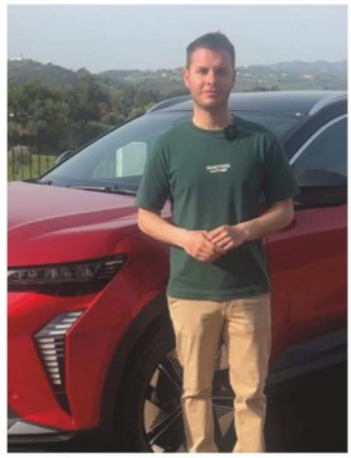
Renault Scenic E-Tech

Coche del año en Europa, este coche eléctrico pude presumir de una gran autonomía, incluso para viajes largos. A bordo, la sensación de tranquilidad y confort son las notas dominantes, sin hablar del poco tiempo que pasarás en las estaciones de carga. **Por:** J. Serrano (Málaga)

LA ESTRATEGIA Renaulution sigue viento en popa. No hay mejor manera de evidenciarlo que con las múltiples incorporaciones de nuevos vehículos a la gama (Rafale, Symbioz y los que Renault esconde en la chistera) o con nuevas generaciones como en el caso que ocupa estas líneas. El nuevo Renault Scenic es el coche de Europa de este año y argumentos tiene unos cuantos.

El primer vistazo al automóvil es la definición perfecta de lo que está buscando la firma francesa en el diseño de sus coches. Un lenguaje más potente y más refinado. Hace años sabías que si te subías al Scénic (actualmente ha perdido la tilde en el nombre) no ibas a ser acosado por múltiples miradas, porque no era especialmente atractivo en ninguna de sus cuatro generaciones anteriores, aunque eso sí, tenían vida para largo. Ahora es un SUV con estilo, con formas cuadradas y detalles sorprendentes. Por ejemplo, la parrilla la conforman pequeños rombos que desembocan en el logo de Renault.

El Renault Scenic E-Tech 100% eléctrico ha sido construido sobre la plataforma AmpR Medium, la específica para vehículos de cero emisiones de la marca. Lleva una batería de 87 kWh en la versión con más autonomía, que declara 625 kilómetros frente a la variante de acceso que tiene unos 430 kilómetros, dato que se ajusta mucho a la realidad en la prueba que pude hacer por los alrededores de Marbella. Todas las versiones tienen posibilidad de recarga rápida en corriente continua, 130 kW con la batería de 60 kWh y 150 kW con la de 87 kWh, estos datos son los equivalentes a recuperar 2 horas de conducción en autopista en



Es un coche muy bonito cuando lo tienes de frente. Tiene elementos inconfundibles de un SUV, pero donde destaca es en los detalles.

La preocupación del coche eléctrico está siendo mitigada por tiempos de carga más rápidos y una autonomía cada vez mayor, que en este caso puede llegar a los 625 km

1 minuto
Un estilo renovado que se asemeja más a los tiempos que vivimos hoy.

5 minutos
Dan ganas de conducirlo y hay que felicitar a Renault por todo el trabajo que está haciendo para dar un impulso a sus nuevos modelos

15 minutos
Es un SUV fácil de conducir que se siente ligero y con unas grandes capacidades eléctricas, motivo de peso para hacerse con uno de ellos.

40 minutos
Es el coche del año en Europa por todo lo que nos ha demostrado, ni un pero en absoluto para esta elección.

La capacidad del maletero es de 545 litros, nada mal para viajar y meter absolutamente todo lo que queramos

solo 30 minutos. Otro de los elementos que agradeceremos es una de las funciones que tiene sistema el openR link. Gracias a esta tecnología podremos organizar nuestro viaje eléctrico sin tener que agobiarnos de más.

En el interior se ha logrado un gran resultado, el habitáculo es cómodo, con un volante ergonómico en forma cuadrada, multitud de materiales reciclados y paz total en los viajes largos gracias a la buena insonorización del coche. A esto hay que añadirle la innovación del Solarbay, un techo inteligente que puede opacarse por segmentos. Funciona gracias al desplazamiento de moléculas provocado por un campo eléctrico. Hay cuatro disposiciones a dejar el techo: totalmente transparente, totalmente opaco, techo delantero transparente y techo trasero opaco y viceversa.

Los precios del nuevo Scenic E-Tech empiezan desde los 38.700 euros sin contar las ayudas por parte del Gobierno al coche eléctrico. Este sector pinta a ser feroz en cuanto a competitividad de aquí a unos años, ya son muchos que sitúan su mirada en un SUV 100% eléctrico de medidas comprendidas entre los 4,3 y 4,5 metros. El nuevo Scenic tendrá que verse las caras con el Volvo EX30, Smart #3, Peugeot E-2008 y un largo etcétera, también hay que sumar los modelos que irán llegando, que no serán pocos.

La tecnología openR link con Google integrado es un verdadero acierto que facilitara la vida de un usuario de este vehículo.

Las llantas de 19 o 20" tienen unos diseños más que especiales y que embellecen aún más al nuevo Scenic.

Nuevo Renault Captur

El nuevo Captur seguirá siendo un coche made in Spain, debido a que continuará produciéndose en la fábrica de Valladolid, de donde lleva saliendo desde el año 2013. Desde ese tiempo se han vendido más de dos millones de unidades. Ahora se actualiza en su segunda generación con cambios muy notables. Sigue el lenguaje de diseño que ha implementado Renault, donde la española Paula Fabregat tiene mucho que ver en este salto a nivel diseño.

Lo que más sorprende es la desaparición del motor híbrido enchufable. La respuesta es que en este tipo de segmentos no es una motorización muy buscada por los clientes, ya que con las versiones híbridas para trayectos diarios cortos es más que suficiente y lo más lógico. La oferta para este vehículo es de 4 motorizaciones diferentes, full hybrid, mild hybrid, una híbrida con GLP y una versión totalmente de gasolina con el motor TCe de 91 CV.

La banqueta de la segunda fila de asientos es deslizable hasta 16 cm, con lo que podremos gestionarnos nuestro espacio como queramos, si necesitamos más espacio en las piernas o bien lo que nos interesa es conseguir más espacio para que el maletero se vea beneficiado.

La vida comercial del Captur se ha solapado de manera perfecta con su restyling que ya se encuentra a la venta desde este mes de mayo.

Ficha

PRECIO
Desde 38.703 euros. (Evolution)

POTENCIA
170 CV.
280 Nm.

PRESTACIONES
Vel. máx.: 150 km/h.
0-100 km/h: 8,6 s.

PESO
1.822 kg.

CONSUMO
16,3 l/100 km.
Autonomía: 430 km.

A LA VENTA
Ya

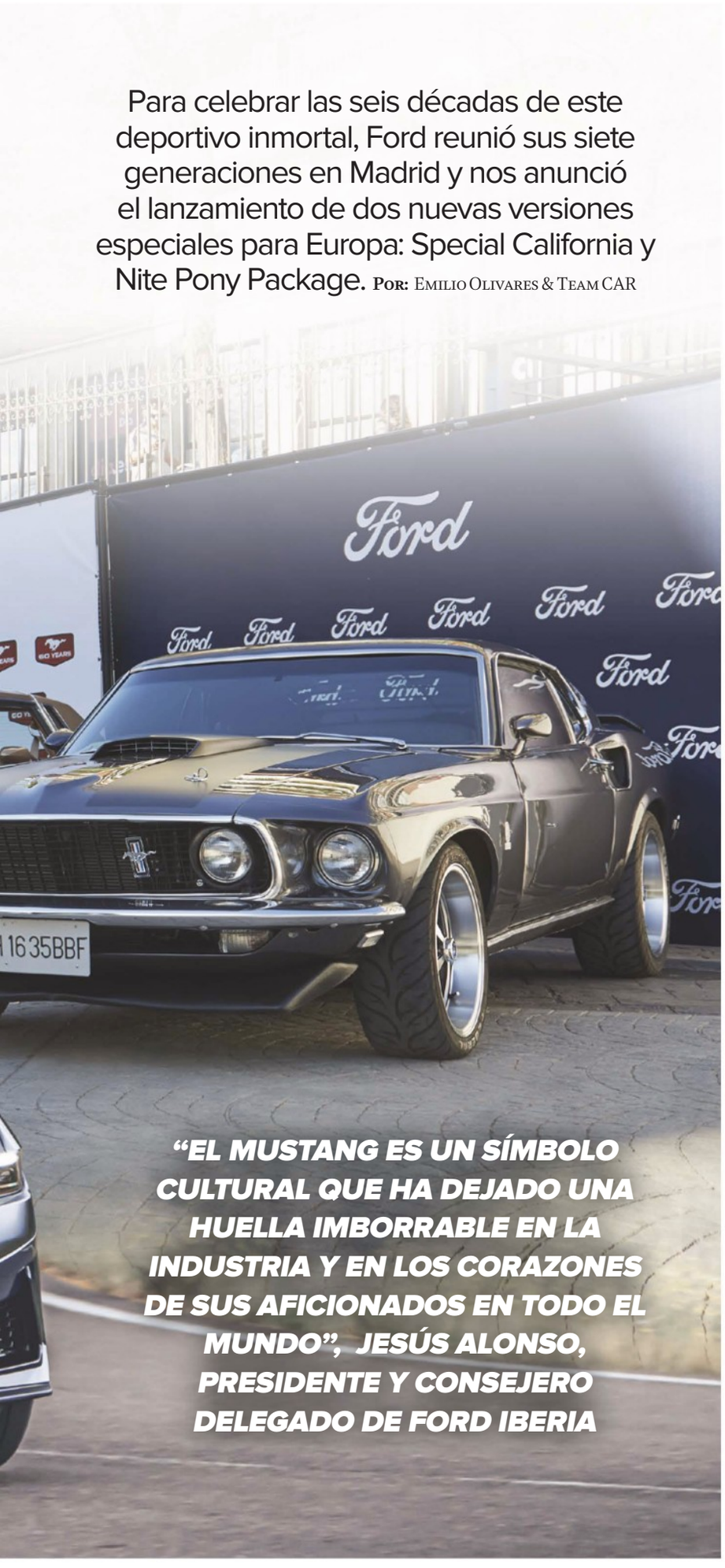
TRATAMIENTO ANTIEDAD

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Desde su lanzamiento en 1964, el Mustang nunca ha dejado de producirse. Que sigue en plena forma lo demuestra el hecho de que en la última década se han vendido casi un millón de unidades en todo el mundo.

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

Para celebrar las seis décadas de este deportivo inmortal, Ford reunió sus siete generaciones en Madrid y nos anunció el lanzamiento de dos nuevas versiones especiales para Europa: Special California y Nite Pony Package. **Por:** Emilio Olivares & Team CAR



"EL MUSTANG ES UN SÍMBOLO CULTURAL QUE HA DEJADO UNA HUELLA IMBORRABLE EN LA INDUSTRIA Y EN LOS CORAZONES DE SUS AFICIONADOS EN TODO EL MUNDO", JESÚS ALONSO, PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DE FORD IBERIA

NADA OCURRE POR CASUALIDAD. En la década de los sesenta la Guerra de Vietnam estaba en pleno apogeo y proliferaban los movimientos por los derechos civiles. Quizás por eso la creatividad musical fue muy prolífera. Se produce el surgimiento de la llamada "Invasión Británica" con grupos como los Beatles y Rolling Stones, el auge del rock psicodélico y la expansión del soul, evolucionando hacia el funky. En definitiva, el mundo estaba cambiando y Ford puso su grano de arena con el lanzamiento de uno de los automóviles más importantes de la historia.

Nada ejemplifica mejor el impacto del Mustang que un comunicado de Ford anunciando el nacimiento del nuevo modelo, y dirigido a los medios para su publicación el 13 de abril de 1964, poco antes de la apertura de las puertas al público de la Feria Mundial de Nueva York: "En el Mustang, Ford ha creado tres 'personalidades' diferentes para hacerlo realmente distinto a cualquier otro vehículo de producción que haya salido de una cadena de montaje americana: un coche económico, un coche de altas prestaciones, o un coche de lujo de gran estilo orientado a la economía de funcionamiento o a las prestaciones de un vehículo deportivo. Su bajo coste inicial, unido a un estilo de alta gama, un manejo fácil y preciso, una excelente conducción, una gran cantidad de opciones y la posibilidad de elegir entre altas prestaciones y un vehículo compacto y económico, permiten al Mustang abarcar varios de los principales segmentos del mercado de coches nuevos."

El 17 de abril de 1964, en la Feria Mundial de Nueva York, Ford presentaba al mundo el Mustang, marcando el inicio de una era en la industria del automóvil con la introducción del concepto pony car. El Mustang se lanzó en carrocerías hardtop y convertible (descapotable), con un precio inicial de 2.368 dólares americanos. Para 1966, las ventas del Mustang superaron el millón de unidades, consolidando su posición como un éxito comercial y un símbolo perdurable de la cultura automovilística mundial.

UN CUMPLEAÑOS MUY ESPECIAL

Para celebrarlo por todo lo alto, el pasado 17 de abril, Ford España nos convocó en el dinámico hub musical y creativo de Warner Music Spain, The Music Station, localizado en la histórica Estación de Príncipe Pío, en Madrid. La relación entre estas dos marcas estadounidenses con fuertes raíces en España ya se ha consolidado en colaboraciones pasadas. En esta ocasión, Ford España y Warner Music Spain se han unido para celebrar la historia de la música y el motor, creando una lista de reproducción única en honor al 60 aniversario del Ford Mustang. Esta playlist, compuesta por 100 canciones cuidadosamente seleccionadas, ofrece más de 6 horas de la música que ha acompañado los viajes de este icónico muscle car a lo largo de sus siete generaciones.

En palabras de Jesús Alonso, presidente y consejero delegado de Ford Iberia: "El Mustang es un símbolo cultural que ha

Las franjas que recorren la carrocería y las llantas en azul son algunas de las señas de identidad de la versión California Especial.

LA ANTÁRTIDA ES EL ÚNICO CONTINENTE DONDE NO SE PUEDE COMPRAR UN MODELO NUEVO

El Mustang de momento no quiere saber nada de electrificación. Sigue apostando por un bloque clásico, un V8 de 5 litros que desarrolla 450 CV.

Nuestro director junto a Jesús Alonso, presidente y consejero delegado de Ford Iberia, en la estación de Principe Pío de Madrid. Allí la gente pudo contemplar de cerca las siete generaciones del Mustang.

El nuevo paquete Nite Pony ofrece un toque más oscuro. Las llantas de aleación, el techo, las carcasas de los retrovisores y los embellecedores de los faros están pintados en Negro Ebony.

dejado una huella imborrable en la industria y en los corazones de sus aficionados en todo el mundo. Este vehículo ha evolucionado constantemente a lo largo de los años, adaptándose a los cambios tecnológicos y las demandas del mercado, y estamos comprometidos en mantener viva su esencia en el futuro. Estamos emocionados por homenajear sus seis décadas de historia, un legado que refleja nuestra dedicación por la innovación y la excelencia en la industria, y entusiasmados por compartir esta celebración con todos los amantes del Mustang".

LA HISTORIA CONTINÚA

El Mustang ha evolucionado a lo largo de los años, pero su espíritu deportivo y su legado perduran hasta hoy. Desde su lanzamiento en los años sesenta, la historia de este icono está llena de anécdotas y curiosidades a su alrededor. Se estima que ha aparecido en más de 3.000 películas y han sido muchos los músicos que le han dedicado una canción. Podríamos citar unos cuantos, pero quizás nos quedaríamos con David Bowie, que cantaba a los jóvenes americanos haciendo referencia al Mustang en "Young Americans" o Wilson Picket, con su clásico "Mustang Sally".

El caso es que la historia no acaba aquí y seguramente habrá muchas nuevas canciones que se inspiren o mencionen al deportivo americano por excelencia. Un modelo que ha traspasado fronteras y que ya forma parte de la cultura global. De hecho, en la actualidad, está a la venta en 85 mercados. La comercialización del tan esperado Ford Mustang en Europa tuvo lugar a partir del 24 de mayo de 2014, coincidiendo con el inicio de la final de la Champions League entre el Real Madrid y el Atlético de Madrid en Lisboa. Sobra decir que tuvo una gran acogida.

Para seguir alimentando a esa legión de seguidores, este año llegará a los concesionarios la séptima generación del Mustang, con un motor 5.0 V8 de 450 CV, y con una nueva parrilla, rejillas de ventilación en el capó, nuevos faros Led triple barra, pinzas de freno Brembo de 19 pulgadas, nuevas llantas de 19", así como múltiples entradas de refrigeración del bloque motor y los frenos.

Además, para celebrar su sesenta aniversario, Ford ha presentado dos nuevas versiones para Europa. El Mustang California Special, un guiño a una edición introducida por primera vez en 1968, mientras que el nuevo Mustang Nite Pony Package añade aún más personalidad con mejoras de estilo.

El interior ahora cuenta con dos pantallas. Una tras el volante de 12,4" pulgadas con gráficos personalizables; y una táctil central de 13,2" con tecnología Unreal Gaming.

Puedes elegir entre un cambio automático de 10 relaciones o uno manual de velocidades.

Disponible en ocho opciones de color exterior, incluyendo el Iconic Silver y el Azul Vapour, el California Special añade distintivas franjas laterales acabadas en una combinación de Azul Rave claro y Negro brillante, y presenta un exclusivo logotipo GT/CS que es casi invisible con poca luz, pero que resalta mucho más con la luz del sol. Las llantas de aleación de 19 pulgadas presentan un frontal mecanizado con detalles en Azul Rave, complementado con un distintivo GT/CS en la parrilla delantera y un distintivo GT en la tapa del maletero, ambos acabados en el mismo color. En el interior destaca por la tapicería Navy Pier y asientos de piel en Negro Ebony, con costuras bicolor en Azul Raptor y Gris metálicos que recorren el salpicadero, las puertas, el volante y la consola central. Esta versión está disponible en carrocería Mustang GT descapotable, con opción de transmisión manual de seis marchas o automática de 10 relaciones. Por su parte, el nuevo paquete Nite Pony ofrece un toque más oscuro. Las llantas de aleación, el techo, las carcasas de los retrovisores y los embellecedores de los faros están pintados en Negro Ebony, así como los emblemas Pony delanteros y traseros. Un estilo irreverente que ayudará a que la leyenda siga creciendo.

Sabemos que el primer Mustang vendido fue un descapotable en color Blanco Wimbledon equipado con un motor V8 y también sabemos que, desde 1964, se han comercializado más de 10 millones de Mustang. Pero, por suerte, no sabemos cuál será el último, porque el icónico deportivo todavía tiene cuerda para rato. Incluso nos atreveríamos a decir que está más en forma que nunca. No obstante, Mustang también ha cosechado numerosos éxitos en el mundo del motor, logrando su primera victoria en el Tour de Francia en su primer año a la venta, y obteniendo victorias y títulos en competiciones de deportivos, carreras de aceleración y rallyes. Ese espíritu competitivo está muy presente hoy en el Mustang Dark Horse Spec R, el GT4 y el Mustang GT3, listo para liderar el regreso de Ford a las 24 Horas de Le Mans y con el que estuvimos en las 24 Horas de Daytona. Si quieres saber más, no te pierdas el siguiente reportaje. car

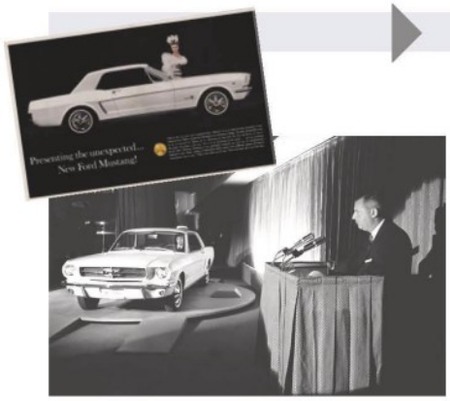
Ford Mustang Mach-E Rally

Desde su lanzamiento en el año 2020, este modelo ha sido un referente en el camino hacia la electrificación de la marca. Ahora, el Mustang Mach-E Rally se une a la familia y da una nueva vuelta de tuerca al concepto de vehículo eléctrico, llevando la libertad y la diversión Mustang a los caminos de tierra. Esta máquina cuenta con una versión afinada del sistema de propulsión del Mach-E GT, con una configuración de dos motores que alcanzan, en conjunto, más de 880 Nm de par y 487 CV. Incorpora una batería de iones de litio con una capacidad de 91 kwh y monta una suspensión exclusiva que se ha elevado 20 mm con respecto al GT. También está equipado con muelles diseñados especialmente para él, amortiguadores MagneRide, y discos de freno delanteros de 385 milímetros con pinzas Brembo pintadas en rojo. Sin duda, una de las cosas más llamativas del Mach-E Rally, junto con el alerón trasero, son las llantas de 19" de estilo rally, en blanco brillante. Por otra parte, el Mach-E Rally equipa el primer modo de conducción RallySport de Ford, diseñado para la conducción off-road y que adapta los sistemas de control electrónico para permitir mayores deslizamientos, una respuesta lineal del acelerador para un mejor control y una amortiguación más agresiva para un mejor manejo en curvas en terreno irregular. Teniendo en cuenta toda la gravilla que levantarán los clientes, la parte inferior del vehículo ha sido dotada de un escudo que protege los motores delantero y trasero; además, el revestimiento de las puertas y los pasos de rueda llevan una película protectora que ayuda a reducir los desconchones de pintura. También hay un punto de remolque integrado en la parte delantera, por si las aventuras fuera de la carretera se ponen fuertes... Suena muy divertido, ¿no?.

SE ESTIMA QUE EL FORD MUSTANG HA APARECIDO EN MÁS DE 3.000 PELÍCULAS

Evolución Mustang

Aunque todos tenemos en la mente cómo es un Mustang, su historia da para una enciclopedia y nos muestra que ha habido muchas interpretaciones del deportivo americano.



1964 - PRESENTACIÓN

El Mustang se presentó el 17 de abril de 1964 en la World´Fair en Flushing Meadows, N.Y. Empleaba el chasis de largueros del Falcon, y durante el primer año se vendieron más de 400.000 unidades.

1963 - CUATRO PUERTAS

Antes de que se presentara el Mustang, en Ford ya habían sondeado, con este prototipo, la posibilidad de una carrocería berlina. Tuvieron que pasar 57 años para que un Mustang con cuatro puertas (el Mach-E) llegara al mercado.

1964 - CHICA PLAYBOY

La revista triunfaba con sus chicas desnudas y sus artículos en favor de los Derechos Civiles de las minorías. A sus 19 años, Donna Marie fue la primera Playmate que recibió un coche como regalo.

1975 - SEGUNDA GENERACIÓN

Por culpa de la grave crisis del Petróleo del 73, el Mustang pasó de emplear enormes y potentes motores V8 a convertirse en casi un utilitario. Se estrenó con un 2.3 y un 2.8 seis cilindros.

1976 - KING COBRA

Con el King Cobra II volvió un V8 a la gama, pero solo rendía 140 CV por las restricciones de emisiones. Aunque aparecía en la serie “Los Ángeles de Charlie”, los Mustang de segunda generación están poco valorados.

1981 - TERCERA GENERACIÓN

En 1979 se lanzó la tercera generación, que empleaba la nueva plataforma “Fox”. Creció en tamaño y tenía un estilo “más europeo”. El motor 2.3 turbo en el Cobra solo se vendió un año por problemas técnicos.

1987 - GT

En 1987 recibió un restyling y para entonces ya se vendían versiones rápidas, como el GT 5.0 V8 de 225 CV, tanto cupé como cabrio. En el 93 se lanzó el SVT Cobra con el 5.0 V8 potenciado y cambios en el chasis.

2015 - SEXTA GENERACIÓN

La sexta entrega estrenó plataforma, pero el notición fue que por primera vez incorporó una suspensión trasera independiente, con sistema multibrazo. También se vendió en la red europea de Ford.

2021 - ELECTRIFICACIÓN

Nunca un Mustang había estrenado tanto como el nuevo Mustang Mach-E. Primer Mustang de cinco puertas, arquitectura eléctrica o nuevos motores hacen de él un modelo revolucionario, y por supuesto muy rápido.

2021 - VUELVE EL MACH 1

Ford recupera la mítica denominación “Mach 1” para ofrecer un poderoso deportivo con motor 5.0 V8 de 460 CV. Con suspensión MagneRide y aerodinámica mejorada, aceleraba de 0 a 100 en 4,4 segundos.

1964 - CONVERTIBLE

Desde el principio se pudo comprar la versión descapotable, disponible también con motor de 6 u 8 cilindros, y manual o automático. Podía llevar capota eléctrica como opción.

1965 - SHELBY GT 350

La nueva carrocería Fastback sirvió de base para el Shelby. El Mustang gustó a las mujeres y algunos lo llamaron “el coche de las secretarias”. Fue Shelby quien lo convirtió en un deportivo.

1968 - EL COCHE DE McQUEEN

El actor ya era una estrella, y el Mustang GT 390 Fastback de 6.4 litros que condujo en la película “Bullitt” también lo fue. El coche que aparece en la película se vendió en 2020 por 3,4 millones de dólares.

1969 - BOSS 429

Como el GT500 del 67, este es otro de los Mustang legendarios, y no fue obra de Shelby. Aquel año solo se produjeron 859 unidades con su nuevo V8 de 7 litros y casi 400 CV. Rondan los 300.000 euros.

1971 - MACH 1

En 1971 llegó un rediseño para el Mustang, más ancho, largo y pesado. La gama era compleja y se vendía con seis motores, un 6 cilindros y cinco V8, de 302 ci (para el Mach 1), 351 ci, 390 ci, 400 ci ó 429 ci.

1994 - CUARTA GENERACIÓN

Conocido internamente como SN95, la cuarta generación del Mustang supuso un retorno al espíritu original. El rediseño de 1999 le dio un aire más agresivo, y el SVT Cobra R de 2000 alcanzaba los 390 CV.

2001 - “BULLITT”

Este año se lanzó la primera edición “Bullitt”, con un 4.6 V8 de 270 CV. En la foto, los modelos de 1968 y de 2001 con Chad McQueen, hijo del actor. Después llegaron las ediciones “Bullitt” de 2008 y 2018.

2013 - “ELEANOR”

Hay muchas réplicas, pero un “Eleanor” que aparece en la película “60 segundos” (2000) fue subastado por 1 millón de dólares. Era un Shelby GT500 de 1967 modificado por Chip Foose.

2005 - QUINTA GENERACIÓN

La llegada de este modelo produjo una revolución en el mundo Mustang, gracias a su diseño inspirado en el de 1964. Con V6 y V8, volvieron también versiones especiales como el GT500 o el Shelby 350 GT.

2024 - DARK HORSE

La séptima generación tiene un motor 5.0 V8 de 450 CV. Estrena parrilla, rejillas de ventilación en el capó, nuevos faros Led triple barra, así como nuevas pinzas de freno Brembo y llantas de 19”.

2024 - GTD

Basado en el modelo de competición pero sin limitaciones, su V8 desarrolla 800 CV. Será una serie limitada pero todavía no se han comunicado unidades. Lo mismo pasa con el precio, pero rondará los 300.000 euros.

2024 - DOS NUEVAS VERSIONES

Para celebrar los 60 años del Mustang, Ford ha anunciado el nuevo California Special (abajo), un guiño a la versión de 1968, y el Nite Pony Package, que ofrece a un toque más oscuro con varios detalles en negro.

NACIDO PARA LA GLORIA

Olvídese por ahora de los eléctricos y de la vieja rivalidad entre muscle cars. El nuevo Mustang V8 es una pasada en carretera y circuito. Y qué mejor forma de comprobarlo que unirnos al equipo oficial en el debut del GT3 en Daytona. **Por:** Team CAR

HA SIDO UNA NOCHE DURA PARA FORD en las 24 Horas de Daytona, y ahora el piloto oficial Harry Tincknell está preparándose para el último stint. Es el único Mustang GT3 superviviente en su debut en competición. Las gafas oscuras cubren unos ojos cansados tras 45 minutos de sueño. Tincknell se estremece cuando le doy la mano. Tiene ampollas de agarrar el volante del Mustang a 250 km/h en las curvas de Daytona, por su trazado de 5.730 metros. A pesar del dolor, la fatiga y el periodista, el inglés lleva la presión a la ligera, parece tan alerta y relajado como la primera vez que charlamos dos días antes. "Ahora solo tenemos que llevarlo a casa", nos dice el piloto de 32 años, gritando por encima de los coches que pasan por delante del box.

"El Corvette está a 18 segundos, alcanzarlo sería increíble". Y entonces vemos llegar el Mustang con dorsal 64. Su compañero de equipo Christopher Mies salta y Tincknell dobla su larguirucho chasis entre una red de tubos, barras y redes como si se hubiera metido en una escena de lucha entre Spiderman y el Doctor Octopus. Un enjambre de actividad por parte del equipo, un cambio de neumáticos lisos, una llamarada de V8... y ya está bajo el abrasador calor de Florida, con el Corvette en su punto de mira.

Ahora que sus rivales históricos en carretera, Camaro y Challenger, han terminado su producción, el Mustang tiene en el punto de mira a la realeza europea.

Por mucho que una cabellera GM atraiga, Ford hará más que perseguir a los fabricantes nacionales con su nuevo programa Mustang Motorsport. Ahora que sus rivales históricos en carretera, Camaro y Challenger, han terminado su producción, el deportivo más vendido del mundo se enfrenta a la realeza europea. Hay Ferrari 296 GTB, Porsche 911, Aston Vantage y Lamborghini Huracán en todas partes, desde Le Mans a Bathurst, de Nürburgring a Spa. "Tenemos que elevar el Mustang a esa categoría", es lo que se oye por todas partes. Daytona marca el comienzo de todo eso en el 60 aniversario del Mustang: un bautismo de fuego de un día de duración que se prolongará durante las otras 11 pruebas del Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar.

Ford y sus socios técnicos de Multimatic ya han estado aquí antes, compitiendo con el superdeportivo Ford GT de 2016 a 2019. Esta temporada el protagonista será el carismático Mustang, el deportivo más vendido en todo el mundo.

"YA NO ES FORD CONTRA FERRARI, AHORA ES FORD CONTRA TODOS", DECLARABA JIM FARLEY, CEO DE FORD MOTOR COMPANY

El viernes a mediodía, poco más de 24 horas antes de que empiece la carrera, pasamos de puntillas entre los caros paneles de fibra de carbono de las carrocerías. El jefe de Ford Performance, Mark Rushbrook, está aquí, acompañado por Larry Holt, el jefe del equipo independiente Multimatic, que se encarga de la construcción del coche y el programa de carreras. Cerca también se encuentra Matt Wilson, director de M-Sport. Famosa por sus Ford de rally, esta empresa ha sido contratada para construir el V8 de 5.4 litros del Mustang. No obstante, antes habían trabajado en el V8 del Bentley GT3. Los coches oficiales llevan el dorsal 64 y 65. Tincknell tiene dos compañeros alemanes: Christopher Mies y Mike Rockenfeller (64). Mientras, Joey Hand (EE UU), Dirk Müller (Alemania) y Frederic Vervisch (Bélgica) están al otro lado del garaje, en el número 65. El equipo cliente Proton Competition también está cerca, preparando el número 55.

Ford y sus socios técnicos de Multimatic ya han estado aquí antes, compitiendo con el superdeportivo Ford GT de 2016 a 2019. Menos conocido es que la campaña GT surgió de las cenizas del Project Silver, un prototipo sobre el Mustang que Ford canceló en 2013. Tenía demasiadas modificaciones para ser realmente un Mustang. Además, el mítico muscle car rara vez se asociaba con las carreras de resistencia. Hasta ahora, ya que las nuevas reglas GT3 de la FIA terminaron de convencer a Ford.

Este tiene puertas, capó y apéndices de fibra de carbono, pero comparte las "tripas" con el Mustang Dark Horse de producción. Nuestro protagonista tiene una suspensión de doble horquilla con amortiguadores adaptativos, un gigante alerón trasero y un difusor del tamaño de una alcantarilla, pero el V8 de aspiración natural es similar y va ubicado en el mismo sitio. Del mismo modo, la transmisión ahora vive entre las ruedas traseras, no en un cárter en la parte posterior del bloque.

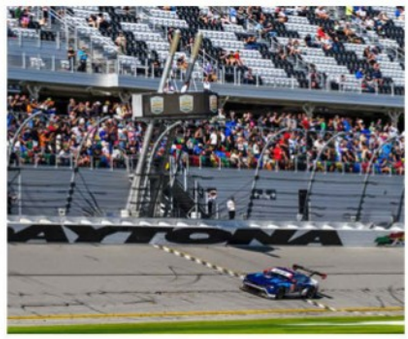
El propio Tincknell lleva trabajando en su desarrollo desde hace dos años. Dando vueltas en el simulador y conduciendo las primeras versiones. En su debut, en Daytona, se clasificó el último de los 13 coches de la categoría GTD Pro, y en el puesto 50 de 59 de la general. No obstante, los tiempos son muy ajustados. Solo está a 1,5 segundos del Porsche 911 de Seb Priaulx, aunque les separen 27 puestos en la parrilla. En última instancia la diferencia importa poco en una carrera de 24 horas y el piloto de Ford está muy contento con su nuevo coche.

SEMÁFORO EN VERDE

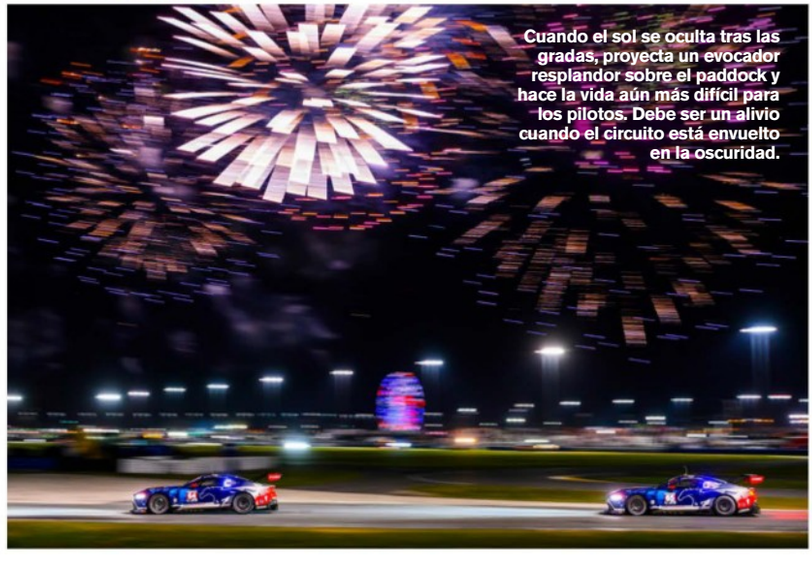
Inicialmente las distintas categorías están muy definidas pero, con los Prototipos rodando en vueltas de 1,36 minutos, los LMP2 alrededor de seis segundos más lentos y los GTD a unos cinco segundos del ritmo de los LMP2, no pasa mucho tiempo antes de que el pelotón se mueva y se barajee por completo.

Inevitablemente se produce una carnicería, sobre todo entre los LMP2. Antes de llegar a la primera hora hay un choque múltiple de tres LMP2 en la chicane Bus Stop. Un minuto después, otro LMP2 pierde el control, llevándose por delante un Lexus GTD. A las dos horas, otro LMP2 pierde el control...

Al menos los Mustang siguen vivos. A las 3.30 pm el #65 va segundo y, alrededor de las 6 pm, Tincknell se pone líder. Más tarde las posiciones en pista son bastante confusas debido a las paradas en boxes. Pero la velocidad del Mustang es real, marcando algunas vueltas rápidas en su categoría y a pesar de luchar contra las cálidas temperaturas más cálidas. Al atardecer, pasamos junto a los puestos de comida y las autocaravanas. Nos sorprende descubrir un enorme lago en medio de la pista. Es un buen lugar



El GT3 tiene puertas, capó y apéndices de fibra de carbono, pero comparte las "tripas" con el Mustang Dark Horse de producción. Tiene un gigantesco alerón trasero y un difusor del tamaño de una alcantarilla, pero el V8 de aspiración natural es similar y va ubicado en el mismo sitio.



Cuando el sol se oculta tras las gradas, proyecta un evocador resplandor sobre el paddock y hace la vida aún más difícil para los pilotos. Debe ser un alivio cuando el circuito está envuelto en la oscuridad.

para ver –y escuchar– como los Mustang salen de la Curva 7. Los LMP2 se deslizan como trenes de alta velocidad. Los prototipos generan una efervescencia todavía más profunda, pero el estruendo del V8 del Mustang se distingue fácilmente, solo le hace sombra el Mercedes-AMG GT. Cuando el sol se oculta tras las gradas, proyecta un evocador resplandor sobre el paddock y hace la vida aún más difícil para los pilotos. Debe ser un alivio cuando el circuito está envuelto en la oscuridad. Todos los pilotos te dirán que es crucial mantenerse hidratado en un evento de 24 horas con estas temperaturas, pero ya a las 9 de la noche, en el camping de la curva 4, la ingesta de líquidos entre los espectadores parece haber sido excepcional. La mayoría apuesta por la victoria absoluta del equipo Porsche Penske, pero espera que el Mustang GT3 vaya bien. "Es realmente genial ver a nuestros Ford compitiendo contra supercoches", nos dicen.

BANDERA A CUADROS

Al amanecer llegan los problemas para Ford. Tincknell está de vuelta en el asiento del conductor cuando un Corvette le golpea por detrás, lanzándole contra la parte trasera del Mustang #55. El dañado #55 se retira y seis vueltas pasan volando mientras el equipo de Ford repara el coche de Tincknell. En la general Cadillac lidera seguida de Porsche, y el BMW M4 va en cabeza entre los GTD Pro. Los Mustangs son sexto y octavo. En la pista ya solo quedan 9 de los 13 GTD Pro originales pero, no solo eso, muchos de los GTD (no Pro) están por delante. Más tarde, el cielo se oscurece y trae algo de lluvia. El Mustang #65 entra en boxes a las 11.14 con el alerón trasero dañado... y nunca regresa. El coche de Tincknell es el último Mustang en pie. Le vemos en el muro de boxes a las 12.15, apretando sus ampollas momentos antes de ese último stint. "Me sorprendió cuando lideré la carrera en las primeras horas y éramos el coche más rápido en la pista, sobre todo siendo nuestra primera carrera. Hemos aprendido muchísimo y de no habernos golpeado por detrás estaríamos compitiendo por el podio, un logro increíble". Al final Porsche se llevó la victoria, Ferrari los honores entre los GTD Pro y Ford se fue de Daytona con dos abandonos, un distante puesto 31 en general y sexto en su categoría. No obstante, el debut del Mustang ha sido mucho más que prometedor. ¿Podría un Ford alterar el establishment en las 24 Horas de Le Mans de este año? No sería la primera vez. car

Si el Mustang de competición se basa en el Dark Horse de producción. Este se apoya en el de competición y, además, no tiene que hacer caso a la normativa, de ahí su inmensa potencia.

Finalmente, el único superviviente acabó sexto de su categoría y 31 de la general. No obstante, el ritmo fue bastante bueno y desde la marca están muy contentos. Un debut de lo más prometedor .

¡800 CV!
Mustang GTD

¿Cómo se puede cobrar 300.000 dólares más impuestos por un Mustang? Haciéndolo en forma de serie limitada y equipándolo con un motor V8 de más de 800 CV, y luego dándole una distribución de peso 50:50 gracias, en parte, a una transmisión de tipo transaxle, la instalación de fibra de carbono a discreción, discos de freno carbono-cerámicos, una altura de conducción ajustable y una aerodinámica activa que genera aparentemente genera más carga que un Porsche 911 GT3 RS. Ford espera que el Mustang GTD recorra una vuelta en Nürburgring por debajo de los siete minutos. Este no es el coche de calle que Ford usa para homologar el GT3 de carreras, ese es el Mustang Dark Horse.

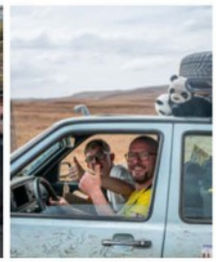
En su lugar, el GTD se inspira en el coche de carreras y elimina las restricciones impuestas por la competición. Para subrayar cosas en común, tanto el coche de carreras como el GTD son fabricados por Multimatic. Recientemente, el presidente y CEO de Ford, Jim Farley, comentó: "El GTD acaba con cualquier idea preconcebida sobre un superdeportivo. El proyecto ha supuesto un nuevo enfoque para nosotros. No hemos diseñado un vehículo de carretera para el circuito; hemos creado un vehículo de competición para la carretera. El Mustang GTD toma la tecnología de competición del Mustang GT3 de carreras, la envuelve en una carrocería Mustang de fibra de carbono, y la desata en la carretera".

En Daytona participaron dos Mustang GT3 oficiales (dorsales 64 y 65) y uno del equipo privado Proton Competition (55).

¡Casi 100 coches!

Este raid solidario, el más desenfadado de los que se celebran en el reino alahuí, ha vuelto a marcar un récord de asistencia, a la vez que ha vuelto a desmarcarse con su carácter intrínsicamente internacional, solidario y, a su vez, un tanto irreverente.

Por: D. Blasco // **Fotos:** Samm.o



COMO CADA año cuando llega marzo, Marruecos ha vuelto a ser el escenario de una nueva edición de la VW Golf Challenge, y con la presente ya van nueve. ¿Qué la hace tan especial? Imaginaros un raid solidario donde participen coches de hasta 8 nacionalidades distintas y cuyas premisas –aparte de tener que prepararte el Golf con unas modificaciones mínimas que permitan encarar pistas off-road–, sean cargar tu coche de material solidario, pero también equiparte con pistolas de agua potentes y disfraces... Así es esta Challenge, un raid no competitivo donde, desde hace más de una década, se apunta gente de toda Europa e incluso de varias partes de África. ¿El denominador común? Las ganas de pasarlo bien en un ambiente festivo y compartir felicidad y solidaridad en un entorno cargado de respeto y sin prejuicios. Un grupo donde lo que menos importa es quién eres o de dónde vienes, porque aquí cada participante es igual ante los demás, y debe remar hacia la misma dirección que el resto. ¿Por qué? Muy sencillo, esta experiencia no es competitiva, sino todo lo contrario. Y la fórmula gusta porque cada año, desde 2015, se cuelga el cartel de completo al poco de abrir inscripciones. Es cierto que hay una inmensa mayoría de asistentes que ya son repetidores –hasta 14 personas llevan más de 5 ediciones a sus espaldas–, pero cada año son más los aficionados al VW Golf que se apuntan desde distintos países, enriqueciendo mucho esta curiosa comunidad.

Esa reiteración en la participación es una de las claves para expandir el "espíritu challenge" original de cooperación absoluta entre participantes, por el cual cuando alguien tiene alguna avería o contratiempo, siempre hay alguien para echar un cable para solventarlo. Esta actitud, por supuesto, cala hondo, y se impregna rápidamente a los recién llegados. El resultado es una "sociedad" donde la colaboración desinteresada y la voluntad de avanzar conjuntamente impera en todo momento. Funcionar funciona, y para muestra el hecho de que en la presente edición, el 100% de los 90 coches participantes terminaron la experiencia y llegaron al ferry de vuelta por sus propios medios. Claro está que el camión taller de Osap Racing y los dos equipos de mecánicos locales que tradicionalmente siguen la aventura también hicieron su aportación para conseguir este éxito. Porque haber averías o roturas mecánicas las hay, pero tratándose de Golf y Marruecos, siempre aparece algún recambio, y si no, se fabrica. Lo importante es que todo el mundo pueda seguir adelante.

Así es la VW Golf Challenge, este raid que nació en 2012 para juntar gente normal con ganas de aventura y también románticos del VW Golf en 8 días que fuesen inolvidables. Desde entonces la fórmula ha permanecido y en tan solo tres ocasiones, por culpa de la Covid-19, la experiencia se fue de Marruecos, con dos en Rumanía y una en Túnez.

Aunque lo que hay que entender es que no se trata de una experiencia exclusivamente para amantes de los coches o más concretamente de los Golf. En la VWGC cabe toda aquella gente que quiera vivir un viaje de desinhibición, alegría y valores humanos. Una especie de excursión de colonias como las que hacíamos en el colegio, con la diferencia de que los organizadores no controlan, sino que animan al personal para que se respire un ambiente de fiesta mayor, como esas de pueblo donde todo el mundo se conoce, y todos comparten la alegría del momento y la satisfacción de saber que forman parte de una misma comunidad. El resultado es una "tribu" de participantes extremadamente variopintos, con perfiles totalmente distintos entre sí. Parejas, amigos, padres e hijos, madres e hijas, equipos estrictamente femeninos, cuñados... Las formaciones de los equipos son muy variadas.

Aunque el ambiente desenfadado sea continuo, que nadie piense que la VW Golf Challenge es un paseo por el parque. Ni mucho menos. Durante 8 días se recorren más de 2.000 kms por tierras marroquíes. Con etapas que llegan a más de 3.000 m por el corazón del Atlas, se adentran en las dunas del desierto, y recorren cañones y valles míticos a través de pistas de arena, piedras y tierra... el recorrido siempre tiene sus dificultades. Como dicen los organizadores, "ir a la Challenge y no engancharte en la arena y tener que empujar y palear para salir de la misma es tontería". Ahí está la gracia también, en sufrir un poquito. Por eso se llama "Challenge", por supuesto. Si bien también es cierto que uno de los grandes reclamos de la experiencia es el fantástico nivel de los alojamientos, con todas las noches de hotel –excepto dos de campamento–, que permiten mantener un buen nivel de confort día tras día. A todo el mundo le gusta llenarse de polvo en el desierto, pero también poder darse una buena ducha y dormir en una cama confortable al final de la jornada.

La gran diversidad de participantes, combinada con la intensidad de la experiencia, se traduce en unos lazos muy marcados entre toda la familia Challenge. Eso hace que, una vez termina la semana, los lazos creados entre la mayoría de los participantes permanezcan en el tiempo. Y es que más que una comunidad, la VW Golf Challenge se ha convertido con los años en una auténtica sociedad en la que se puede entrar, pero resulta imposible salir. Aunque si no se vive es difícil de explicar, así que si queréis entenderlo tendréis que uniros a la tribu.

En cualquier caso, y tras la espectacular edición de este año, la VW Golf Challenge ya mira a su décima edición marroquí, la de 2025. Como es tradición, las plazas para esta ocasión se verán ampliadas, esta vez hasta 100 equipos que se espera que vengan de Europa, África, y, en esta ocasión, también de Estados Unidos. ¡Qué mejor manera de celebrar 10 años que con 100 coches de más nacionalidades que nunca! Podrían ser más, pero la filosofía de esta aventura ha sido siempre la de no crecer en exceso para mantener su espíritu y alma de familia, un objetivo que se ha mantenido hasta ahora, y confiamos siga así por muchos más.

¿Dónde están sus límites?

Después de una larga prueba con el biplaza francés no hemos descubierto puntos débiles.

Por: Team CAR

Alpine A110

Necesitas saber

La versión de acceso a la gama y el último modelo de combustión anunciado. Todos los demás serán eléctricos.

\+ Biplaza, pero apto para ser nuestro coche de diario.

Ficha técnica

Dimensiones: 4.180 x 1.798 x 1.252 mm.
Motor: 1.798 cc. 4 cil. en línea.
Potencia/par: 252 CV/320 Nm.
Tracción: trasera.
Cambio: auto. de 7 vel.
Vel. máx.: 250 km/h.
0-100 km/h: 4,5 s.
Cons.: 6,7 l/100 km.
Peso: 1.102 kg.
Precio: 67.800 euros.

Sería el Alpine A110 un buen coche para diario? Bueno, eso depende. Porque en nuestra opinión hay dos niveles de coche de este tipo. Por un lado, hay un automóvil que puedes conducir hasta la estación de tren todos los días para tus desplazamientos diarios, en cuyo caso un McLaren 750S sería probablemente un excelente coche para cubrir nuestras rutinas, mientras que un Ferrari F40 no lo sería. Lo siento, pero creemos que bastante pronto te hartarías de esos arneses de carreras de cinco puntos. Y luego está el vehículo para todos los días, un medio de transporte que tiene que hacer de todo, ir a todas partes y ser tu caballo de batalla doméstico. Y creo que es importante que sepas que, en nombre de la investigación periodística, estamos probando el Alpine en este segundo y más alto nivel. Hacemos todo en él y lo usamos todos los días, sin importar el tiempo que haga.

Probablemente, el ejemplo más extremo de nuestra minuciosidad fue un viaje reciente al norte del país. El acceso a una remota casa en lo alto de un páramo se hace por un camino embarrado, el tipo de camino para carros, empinado y pedregoso, que era popular allá por 1700. Además, ese día había un aviso meteorológico, nivel amarillo por nieve, que decidimos ignorar. ¿Un pequeño deportivo de tracción trasera en una ventisca? Sin problemas. Los lectores más críticos pueden pensar que fuimos, cuanto menos osados, dadas las previsiones, pero lo cierto es que no cayó ni un solo copo de nieve en todo el viaje. Lo que demuestra que si todos viviéramos según las advertencias meteorológicas de Brasero y compañía, todo el país se paralizaría.

Bromas a un lado, llegamos al pie de la colina sin dificultad, pero lo más preocupante empezaba ahora, en la pista. No obstante, me complace informar que, a pesar de no tener tracción a las cuatro ruedas, el pequeño y valiente Alpine subió directamente y sin problemas.

La ligereza del A110, fabricado íntegramente en aluminio,

No es un silencioso Range Rover, pero los asientos son muy cómodos y la mecánica suena de maravilla

Solo necesita un toque de acelerador para superar su inercia y ponerse en marcha.

siempre juega a su favor, tanto si conduces por una rápida carretera secundaria como si te arrastras por una pista de grava. El peso en orden de marcha de solo 1.102 kg significa que el A110 solo necesita un toque de acelerador para superar su inercia y ponerse en marcha, y el motor 1.8 turbo y la caja de cambios automática de siete velocidades están perfectamente calibrados para permitirte "sentir" la transmisión. Es un coche delicado, al que se le puede dar vueltas, se siente intuitivo. Y también parece bastante resistente.

Así que estamos impresionados con el Alpine como nuestro único coche de diario. En trayectos más largos, puede que no sea del agrado de todo el mundo: sentado en él durante tres o cuatro horas seguidas, notarás como el zumbido del motor empieza a meterse en la cabeza. No es un silencioso Range Rover. Pero los asientos son muy cómodos y el sistema de sonido Focal (un extra de 680 euros, que también puede formar parte del Pack Confort de 4.010 euros) es lo suficientemente bueno como para compensar el ruido del motor y la transmisión. El único problema realmente importante sigue siendo el maletero, que admito que hace que este coche sea absolutamente inútil para un viaje al vertedero o a una gran tienda de Ikea. Lo sabemos, nadie que se compra un coche de este tipo lo va a utilizar con estos fines, por eso no le damos la mayor importancia. Con dos maleteros, de 100 y 96 litros, respectivamente, puedes llevar lo indispensable para pasar un fin de semana inolvidable con tu pareja.

Además, Alpine ha rediseñado su gama A110 de cara a 2024 ampliando el equipamiento de serie de todas sus versiones, tanto del A110 que nos ocupa como los A110 GT y A110 S. Por otra parte, la marca ha incorporado a su catálogo el A110 R Turini equipado con las llantas de aleación GT Race de 18 pulgadas.

Por todo ello debemos reconocer que el Alpine A110 nos sigue pareciendo un producto redondo, lleno de magia y diversión analógica que nos ha hecho olvidarnos de los enchufes por unos días. Vale, puede que alguno eche de menos un portavasos, pero siempre puedes hacer tu propio diseño con una impresora 3D. Aun así, supongo que el Ferrari F40 tampoco tenía portavasos.

También es sorprendentemente bueno fuera del asfalto.

Sinónimo de ligereza y de diversión al volante, su peso en vacío es de apenas 1.102 kg. Además, Alpine ha rediseñado su gama 2024 con más equipamiento

Gama A110

Alpine A110 GT

Sube a 300 CV y, en cuanto al confort a bordo, incluye de serie el sistema de audio Focal Premium, un espejo retrovisor electrocrómico antirreflejos y asientos calefactados. Los pedales y el reposapiés también son de aluminio.Desde 79.100 €.

Alpine A110 S

Su chasis "Sport" explota al máximo el potencial de su motor de 300 CV. Deportivo hasta la médula, se ofrece opcionalmente con neumáticos semi-slick y un kit aerodinámico específico. Desde 80.900 €.

Alpine A110

La combinación de su chasis "Alpine" y su motor de 252 CV ofrece una experiencia de conducción que recuerda a la berlineta original. Ligero, preciso y divertido, Alpine A110 es ágil y dinámico en cualquier circunstancia. Desde 67.800 €.

Alpine A110 R Turini

Caracterizado por el ADN de A110 R, con su afilado chasis y su motor de 300 CV y 340 Nm, es el más radical de la gama. Con elementos de fibra de carbono, es más bajo, rápido y dinámico, incluso puede superar los 280 km/h. Desde 108.000 €.

Dacia Duster

Nos encantan los coches lujosos y caros, pero algo práctico y barato sabe mucho mejor. Desde Rumania llega la tercera generación de este top ventas que ahora tiene un diseño y unas calidades mucho más cuidadas. **Por:** Sandra Zorilla (Cádiz)

El coche luce musculoso, los pasos de rueda llevan cortes limpios y biselados y el acristalamiento se extiende por todo el largo.

Ficha

PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
Desde 19.290 €.	130 CV 205 Nm.	Vel. máx.: 180 km/h. 0-100 km/h: 9,9 s.	1.390 kg.	5,9 l/100 km.	Ya

1 minuto
Los nuevos Dacia están a otro nivel de diseño, queda ver si me convence también al volante.

5 minutos
Se me hace raro probar coches manuales, pero este tiene sexta y en autopista va bastante fino. También ha reducido su balanceo.

15 minutos
Se agradece la pantalla de instrumentación de 7 pulgadas, que viene de serie en todos los acabados menos en el básico. Además, cuenta con las ayudas a la conducción exigidas por ley y algunas extra.

40 minutos
He probado auténticos 4x4 mucho mejor preparados, pero sinceramente –y nunca pensé que diría esto–, este Duster tiene poco que envidiarles. Estoy segura de que en ventas les irá de lujo.

SI ALGO ME ALEGRA de poder trabajar en esta revista es ser capaz de alejarme de muchos prejuicios que tengo sobre ciertas marcas y coches, y llevarme verdaderas sorpresas. Algo así me ha ocurrido con Dacia y el nuevo Duster, que me ha parecido un producto muy completo y que se desmarca completamente de solo ser elegido por precio. Ahora sigue siendo precio, pero también calidad y una imagen muy moderna y fresca con el nuevo logo y unas formas mucho más musculosas y cuadradas. Se lanzó en 2010 y en menos de 15 años de vida se ha hecho un hueco muy importante en las listas de ventas y en los resultados de la marca, que ha producido más de 2,4 millones de unidades.

Por primera vez, emplea la plataforma CMF-B, lo que se traduce en un mayor espacio interior para pasajeros (+30 mm en plazas traseras) y para equipaje (517 litros de maletero bajo la bandeja), aunque lo mejor es que no cambia su longitud de 4,34 metros. En el exterior no solo son las formas, también los materiales, mucho más resistentes, con guardabarros y molduras tintadas –y no en pintura– más anchas y conectadas entre sí. Aunque sin duda el mayor salto lo da en el interior y es que hasta en las versiones de menor coste van bastante bien equipadas. La pantalla es de 10 pulgadas y está ligeramente orientada al conductor. Además, conectar el smartphone de manera inalámbrica resulta más fácil que nunca. También cuenta con dos entradas tipo C para cargarlo. Los asientos resultan cómodos y es que siguiendo la línea de ser más ecológicos, su tapicería es lavable. Esto se complementa con las alfombrillas de goma que lleva en las plazas traseras y delanteras. Dentro encontramos referencias al nuevo logo, no solo en los asientos sino en los contornos de las salidas de aire y en los paneles de la puerta y los reposabrazos. Por otra parte, en el exterior la firma luminosa es en forma de Y, así como en las ópticas traseras.

Este coche se define como un SUV con capacidades todoterreno y si algo adoro es cuando nos dejan probarlos de verdad. Que por carretera está bien, pero hacerlo en una reserva natural en Cádiz es otro nivel, y se agradece. En mi caso, para asfalto llevo el TCe 130 con caja manual de seis velocidades y para la ruta off-road opto por el mismo modelo pero con tracción 4x4. Desde el primer momento me sorprende el confort de marcha, incluso a velocidades que sobrepasan la línea legal no noto que el coche se ahogue para nada a pesar de su motor turbocomprimido de tres cilindros. El interior está bastante bien insonorizado. En terrenos no asfaltados voy jugando con los cinco modos de conducción, aunque en realidad los óptimos son el "off-road" y el de "mud/sand" para el recorrido que me han preparado (como se puede apreciar en la foto principal). Buen momento también para utilizar el control de descenso de pendientes y comprobar que tiene buenos ángulos (además de cámaras) de ataque, de salida y ventral: 31º, 36º y 24º, respectivamente.

Este coche lleva un sistema de hibridación ligera de 48V, que le permite portar la pegatina ECO como el resto de la gama, que esperan que sea un buen argumento para conquistar las grandes ciudades –las áreas más rurales las tienen más que ganadas–. Existe una versión híbrida de 140 CV con cuatro cilindros, que va con caja automática de seis marchas (cuatro para el térmico y dos para el eléctrico). Siendo Dacia tampoco podía faltar la versión de GLP con su motor 100 ECO-G.

La gama parte desde los 19.290 euros para el acabado básico, aunque el 70% de los compradores prefieren los acabados tope de gama. En este caso estaríamos hablando de 22.890 euros. En definitiva, el nuevo Dacia Duster es una opción que debes tener en cuenta si estás pensando en comprarte un coche.

Lleva 13 años en el mercado, tres generaciones y algún facelift. Esta vez no solo cambia el logo, sino que parece mucho más premium.

Desde la fábrica que tienen en Pitesi (Rumanía), salen casi mil coches al día de la línea de producción, o lo que es igual, casi un coche al minuto

PACK SLEEP

Con el Dacia Duster al fin del mundo, ahora es posible dormir dentro gracias a este pack tan aventurero.

Como ocurre con su hermano el Jogger, también recientemente renovado, el Duster podrá llevar este interesante pack como alternativa a una camper. Incluye una cama doble de 1,90 metros de largo y hasta 1,30 metros de ancho, una bandeja y espacio de almacenamiento para guardar por ejemplo la comida o el equipamiento para ir a pasar un día al campo. La cama se monta sobre la zona de las plazas traseras y el maletero y se apoya sobre la segunda fila abatida.

Dicho paquete es sencillo y fácilmente desmontable, de manera que una única persona –incluso yo– podría montarlo–. Y si queremos más espacio para transportar, podemos montar la baca de techo, que permite transportar hasta 80 kilos de carga en movimiento. El montaje se hace en los concesionarios y servicio posventa de Dacia y se fija sobre las barras de techo modulares en posición transversal o a las barras de techo transversales. Si lo pides en el momento de la compra del coche serán 1.590 euros, si es a posteriori será algo más.

LORD HESKETH
Y SUS SIMPÁTICOS GAMBERROS

Pensando más en divertirse que en ganar, Lord Alexander Hesketh construyó su propio coche, el “308” de F1 y entre fiestas y “gamberradas” convirtió al excéntrico y rebelde James Hunt en ganador dejándolo a las puertas de la corona mundial de 1976. **Por:** Orlando Ríos

Wimbledon, diciembre de 1975 (1). James Simon Wallis Hunt Se despertó en torno a las 09:30. Le costaba sacudirse la modorra. Un poco de marihuana le había ayudado a dormir como un bebé. Pasó su brazo izquierdo al otro lado de la cama y sí, allí estaba ella. Se dio la vuelta y la observó en todo su desnudo esplendor. Poco conocía de su nueva amiga, Jane Birbeck, pero ya había explorado el bronceado territorio de ese cuerpo de modelo. De repente sonó el timbre. Fue hasta el telefonillo. Era John Hogan, el director de marketing de Philips Morris (Marlboro) en Europa.

"Espero que John traiga buenas noticias", se dijo caminando hacia la puerta. El equipo que le había catapultado a la F1 y le había convertido en ganador en el GP de Holanda de ese año no podía, por falta de dinero, pagarle su contrato anual de 150.000 dólares en 1976. James Hunt estaba sin blanca y sin empleo. Aspiró hondo y abrió la puerta.

Puerto de Santander, marzo de 1974. Un Porsche Carrera RS con James Hunt al volante emergió del Ferry Portsmouth Santander y tomó rumbo a Marbella. Por una nueva ley impositiva británica, si mantenía la residencia en Inglaterra iba a verse obligado a pagar al fisco hasta el 85% de sus ingresos, estimados en 200.000 dólares anuales.

En las pistas del ex tenista Lew Hoad, en Fuengirola, Hunt conoció a Susan Miller, modelo inglesa de 24 años. Congeniaron y la soledad les unió. Ella pretendía algo más que una relación informal y él temía perder su tan carnal libertad. Alto, muy bien parecido, atlético y carismático, picaba de flor en flor.

Al volver del GP de Inglaterra en julio de 1974, en el que había tenido que abandonar, le propuso matrimonio. Fijaron fecha para octubre, una vez acabado el campeonato de F1.

Hunt se presentaba casi siempre con el torso al aire y una dama al lado. Hesketh se olvidó de los yates y el champagne y ocupó una banca del parlamento británico a instancias de Margaret Thatcher.

Poco mas de un año duró el matrimonio de Hunt con Susan Miller. Hesketh llamaba "Superstar" a su piloto y gastó más de 2 millones de dólares en la F1.

Puerto de Montecarlo, junio de 1974. El helicóptero Bell Ranger blanco encrespó las aguas del puerto de Mónaco y se posó sobre el muelle, a espaldas de la piscina de Montecarlo. Lord Hesketh llegaba por todo lo alto al GP de Mónaco. Descendió de su aparato y se dirigió hacia los dos yates que había alquilado para la ocasión, el Nefertiti para él y las fiestas y el Henry Morgan, para el resto del equipo.

En 1971, con 21 años, Thomas Alexander Fermor Hesketh había recibido la herencia de su padre: 3,5 millones de dólares en el banco y activos por otros siete millones de dólares, el equivalente a 50 millones de hoy. Su primer gran gusto fue un equipo de F3, después otro de F2 y, en 1973, el de Fórmula 1.

Fue en 1971, cuando hacía uso de unas improvisadas letrinas en una carrera en Bélgica, cuando conoció a Hunt y allí mismo le contrató para su equipo. No hubo, claro, apretón de manos para sellar el acuerdo...

Las camisas blancas bordadas con el nombre de cada uno de los integrantes de la escuadra y el omnipresente aire festivo del equipo provocaron, una vez más, despreciativas risitas entre los integrantes establecidos de la F1. Chistes y burlas por el amateurismo de la panda del Lord, pero había que cuidarse...

En 1973, ya en la F1 su March 731 calzaba neumáticos Firestone que funcionaban mejor que los Goodyear con bajas temperaturas. Y por ello, Hunt había conseguido un tercer puesto en Holanda y desafiado en velocidad varias veces a pilotos de la talla de Ronnie Peterson, Jackie Stewart y Emerson Fittipaldi. Había acabado, incluso segundo en Watkins Glen, última carrera de 1973

Cuando los periodistas le mencionaban sus excesos de diversión y de gastos "innecesarios" (gastaba el doble en fiestas que en el equipo), Lord Hesketh razonaba: "Mucha gente quiere hacer mucho dinero y acumularlo. Yo quiero hacer mucho dinero para poder gastarlo. Me gusta gastarlo para crear algo totalmente mío, por eso tengo este equipo de carreras".

Hunt, que era un borracho simpático, atraía a las groupies y de ello se beneficiaban el Lord y sus acólitos. La incursión del 308, diseño de Harvey Postlethwaite, en el GP de Mónaco de 1974, no salió del todo bien. Hunt fue séptimo en los entrenamientos oficiales y abandonó a mitad de carrera al romperse un semieje de transmisión. Aun así, ese fin de semana, el Lord, Hunt y sus amigos se lo pasaron muy bien con estimulantes compañías y una excelente provisión de Taittinger y Dom Perignon. Preguntado cómo le había convencido Hesketh para que dejara March y se aliara a la banda de los "gamberros", el tímido y formal Postlethwaite respondía sonriente: "Me emborracharon primero".

Gracias a la baja temperatura en el GP de Austria Hunt acabó tercero con el rápido pero impredecible 308 y repitió podio en el GP de Estados Unidos, al acabar el certamen. Todos sonreían el 19 de octubre de 1974 en el Brompton Oratory de Londres cuando Hunt se casó con Susan Miller. Sin embargo, había nubes en el horizonte. La crisis del pe-

HESKETH CONTRATÓ A JAMES HUNT EN LOS ORINALES DE UNA CARRERA DE F3 EN 1971. NO SE DIERON LA MANO PARA SELLAR EL ACUERDO...

HESKETH: “SOY UN PATRIOTA INGLÉS, POR ESO MIS COCHES SON BLANCOS CON LAS BANDAS ROJA Y AZUL DE LA UNION JACK”

Harvey Postlethwaite diseñó el Hesketh. Los neumáticos Firestone, deficientes con alta temperatura, no hacían justicia a sus méritos.

En Holanda 1975 Hunt derrotó espectacularmente a los Ferrari de Niki Lauda y Clay Regazzoni. Con Hesketh llenaron el trofeo de champagne.

El Lord y tres de sus compinches, Hunt, “Bubbles” Horsley, jefe del equipo y el diseñador Harvey Postlethwaite.

En 1977, sin Hunt en el equipo y sin poner dinero, el Lord seguía festejando con las azafatas de “Penthouse”, que patrocinaba al piloto Rupert Keegan.

Hesketh vendía camisetas con el oso amarillo con casco, símbolo simpático de su equipo.

tróleo iniciada en 1974 ya dañaba seriamente las arcas del “Le Patrón”. Y habría consecuencias.

Londres, enero de 1975. En su Oficina de Londres, Lord Hesketh recibió a su amigo y jefe de equipo Anthony “Bubbles” Horsley. “Los números no dan Bubbles. He gastado en torno a 2 millones de dólares en tres temporadas. Me estoy quedando sin efectivo. Te dejo un presupuesto de 100.000 dólares para 1975. Necesitarás al menos otros 100.000. A fin de año lo dejo”. Se acababan las fiestas y el champagne caro. El Lord vendió su helicóptero y Hunt tuvo que aceptar como parte de pago por su contrato anual de 150.000 dólares el Porsche 911 RS Carrera de Hesketh.

Marzo de 1975, Autódromo de Buenos Aires, Argentina. El 308B se presentó con suspensión de goma en vez de los muelles metálicos que tenía el 308 del 1974. Su creador, Postlethwaite, también modificó la ubicación de los radiadores de aceite. Por sus excesos en las carreras, Hunt comenzaba a tener problemas en su matrimonio con Miller. Una segunda posición de Hunt en Argentina y un sexto puesto en Brasil pagaron algunos gastos del equipo pero cinco abandonos consecutivos debido a falta de fiabilidad, dejaron la caja casi vacía. La situación era desesperada.

La semana anterior al GP de Holanda, Horsley reunió a todos en el granero junto a su mansión de Easton Neston. “Si no ganamos cerramos antes de fin de año –aseguró–. Y tú James, déjate de gilipolleces. O te pones a la altura o busco otro piloto”.

En Zandvoort, el 22 de junio, Horsley iba a ejecutar su gran jugada: todavía lloviznaba intermitentemente cuando decidió que Hunt comenzara, como todos, con neumáticos de lluvia. Pero al contrario que el resto dejó la puesta a punto para pavimento seco. Había observado un rayo de sol allá a lo lejos entre las nubes. Acertó. James entró el primero para montar “slicks” en cuanto comenzó a secarse la pista y eso le dio la victoria. Todos cambiaron a gomas lisas después y Lauda, que había liderado con su Ferrari, le presionó denodadamente pero no encontró hueco para adelantarlo. Sin atenuantes, Hesketh se había impuesto a uno de los “grandes”. Y Hunt a Lauda. Lord Hesketh elevó su mano derecha con el dedo corazón apuntando hacia arriba cuando, sobre el camión que daba una vuelta de honor tras la carrera, pasó frente a boxes ante la vista de todos los jefes de equipos rivales.

Wimbledon, diciembre de 1975 (2). Hunt abrió la puerta de su casa en Wimbledon y Hogan le expuso la oferta que no podía rechazar: “Olvídate de tus ganas de firmar con Lotus. Philips Morris te ofrece 50.000 dólares por año y libertad para tus presentaciones personales y si firmas con ellos McLaren te dará participación en los premios”. Hunt asintió. No le quedaba otra. Iba a reemplazar al saliente Emerson Fittipaldi. ¿Podía acaso presentir que estaba camino a su única corona mundial en 1976?

DOS HOMBRES Y UNA MUJER

Hacia finales de 1975 Hunt le había pedido el divorcio a Susie porque no podía contener sus ímpetus. Ella se negó hasta que en diciembre de ese año, en Gstad conoció al actor Richard Burton y se fue con él a Nueva York. Cuando ella le comunicó sus intenciones, Hunt la animó. El ya salía con Birbeck. Sue terminó casada con Burton, quien se divorció de Liz Taylor. El divorcio no le costó nada a James quien, además, se hizo amigo de Burton, al que agradecía haberse encargado de la Miller.

Hesketh 308 y 308B

Diseñador: Harvey Postlethwaite.
Chasis: monocasco de aluminio.
Motor: Ford Cosworth 2.993 cc.
Alimentación: inyección mecánica Lucas.
Potencia: 485 CV a 10.600 rpm.
Suspensión: delantera/trasera: independiente, paralelogramo deformable.
Caja de cambios: Hewland FG 400, 5 marchas.
Peso: 589 kg
Batalla/vías del. y tras.: 2.450/1.473 y 1.549 mm

Principales resultados

1974: Suecia, Austria y EEUU: tercero.
Campeonato de constructores: 6º, 15 puntos.
1975: 1º Holanda, 2º Argentina y Austria.
Campeonato de constructores: 4º, 33 puntos.

Fuentes consultadas: "Shunt" (Tom Rubython), "Hunt, the biography" (Gerald Donaldson)," Hunt, against all odds" (Eoin S. Young).

HOSRLEY A HUNT ANTES DE HOLANDA 1975: "DÉJATE DE GILIPOLLECES. TE CONCENTRAS O TE ECHAMOS". HUNT GANÓ ESA CARRERA

Sin el dinero del Lord, el equipo Hesketh, con Horsley al frente sobrevivió dos temporadas y media, hasta mediados de 1978, alquilando sus butacas a pilotos como Harald Ertl, Alan Jones y Rupert Keegan.

BAJANDO LAS CORTINAS

Hunt, con el McLaren M23 ganó su campeonato en 1976 con un tercer puesto en el GP de Japón de 1976, disputado bajo un aguacero que inundo el circuito. El gran rival de James era Lauda, quien se negó a correr. En 1977, Thomas Alexander Hesketh, con 27 años, contrajo matrimonio con Claire Georgina Watson. Tuvieron tres hijos. "Le Patrón" se olvidó de las carreras, se incorporó a la cámara de los lores y se dedicó a la política. Hunt dejó McLaren al finalizar 1978 y condujo para el equipo Wolf en 1979. Los coches eran muy malos y definitivamente colgó los guantes tras el GP de Mónaco de 1979. Casado otra vez en 1983 con Sarah Lomax tuvo dos hijos, Tom y Freddie. Se divorció y en 1988 formó pareja con Helen Dyson, 18 años más joven que él. Con la joven, afirmaba James a sus íntimos, había terminado por conocer, definitivamente, al verdadero amor. Iba a ser comentarista de la F1 para la retransmisiones de la BBC. El 14 de junio de 1993 Helen estaba en Lesbos, Grecia con unas amigas. Recibió una llamada de Hunt proponiéndole matrimonio. Feliz por haberse sacado un gran peso de encima, James se retiró a descansar ese lunes 14 de junio por la noche, en su casa de Wimbledon. En la mañana del 15 de junio yacía muerto sobre su cama con una mano sobre el teléfono, traicionado por su corazón. car

El príncipe Felipe de Inglaterra visitó a Lord Hesketh en Silverstone. Hunt estuvo formal. A la derecha, "Bubbles" Horsley.

HESKETH NO ACEPTÓ PATROCINADORES PESE A LOS ESFUERZOS DE SU JEFE DE EQUIPO. LE EXPLICÓ SUS IDEAS PATRIÓTICAS A FELIPE DE EDIMBURGO

Un viaje para soñar

Descubrimos Occitania con el primer gran viaje de la comunidad Bentley Barcelona y Valencia.

Por: D. Blasco // **Fotos:** Samm.o

VIAJAR DURANTE cinco días por la región francesa de Occitania es siempre un plan potencialmente excitante. La belleza de sus paisajes, sus pueblos –algunos de ellos considerados de los más bonitos del país vecino–, su buena gastronomía o sus grandes y majestuosos castillos, son algunos de sus grandes atractivos. Estos días hemos estado descubriéndolos integrados en un grupo de propietarios Bentley, y conduciendo uno de los modelos de la marca: un Flying Spur V8 soberbio. La experiencia ha sido sencillamente de primera clase. Y es que así es la comunidad Bentley Barcelona y Valencia. Una comunidad de propietarios desarrollada y trabajada con mucho mimo por los respectivos concesionarios de la marca, y que tiene como principal objetivo mantener atendidos a sus clientes a través de experiencias exclusivas como salidas de día o ahora incluso viajes. El fin es cuidar al máximo a sus clientes, ofreciéndoles experiencias extraordinarias para vivir la marca mucho más allá de los propios coches. Porque Bentley es exclusividad y lujo. Y una cosa os podemos garantizar: nuestro viaje por Francia ha estado lleno tanto de una cosa como de la otra. Empezando por la experiencia de conducción entre semana, en el mes de abril y por carreteras secundarias escénicas por la campiña francesa. Poco tráfico, buen tiempo y sonidos a V8 y V12 poniendo melodía a unos paisajes de ensueño... Qué más se puede pedir. Por no hablar de la interesante experiencia gastronómica en la que hemos conocido algunos de los mejores restaurantes de la región, con las especialidades locales como protagonistas. Por otro lado, también hemos tenido la oportunidad de hacer visitas culturales de gran interés, como la que nos ha llevado a las cuevas de Roquefort, donde se produce el queso con la misma denominación. O la majestuosa Abadía de Fontfroide, una de las abadías cistercienses más importantes y bien conservadas de Francia. Conducción, gastronomía, cultura... Buen combo sin duda. Y para acabar cada jornada, naturalmente, nos alojamos en señoriales castillos, en cuyos jardines los Bentley parecían un elemento más de decoración, formando una estampa sencillamente única. Entre estos elementos han pasado estos días, una especie de sueño que ha sido muy real, una extensión del carácter intrínseco de Bentley convertido en viaje. Exquisitez absoluta al servicio de los propietarios de la marca. Creo que habrá que empezar a pensar en comprar uno para disfrutar de estas experiencias más a menudo.

El fin es cuidar al máximo a sus clientes, ofreciéndoles experiencias extraordinarias para vivir la marca más allá de los propios coches.

La experiencia también ha ido acompañada de la mejor gastronomía y visitas a algunos de los pueblos más bonitos del país vecino.

Poco tráfico, buen tiempo y sonidos a V8 y V12 poniendo melodía a unos paisajes de ensueño...

PORSCHE

APPROVED

Porsche Panamera 4S E- Hybrid

135.700 €

- Kilómetros: 6.730 km
- Fecha de matriculación: 10/2022
- Potencia: 412 kW / 560 hp
- Faldones laterales SportDesign
- Llantas Panamera Exclusive Design de 21" pintadas en color Negro Jet Metal
- Techo Panorámico
- Escudo Porsche en los reposacabezas

Porsche Taycan 4S

81.900 €

- Kilómetros: 33.168 km
- Fecha de matriculación: 12/2020
- Potencia: 420 kW / 571 hp
- Asientos confort delanteros (14 posiciones, eléctricos) paquete de memoria confort
- Logo electric en los laterales
- Llantas Taycan Exclusive Design de 21"
- Asientos Calefactables (delanteros)

Porsche 911 Turbo S Cabriolet (997 II)

129.700 €

- Kilómetros: 49.845 km
- Fecha de matriculación: 08/2011
- Potencia: 390 kW / 530 hp
- Faldones laterales pintados
- Labio del espóiler pintado
- Centro de llantas pintado en negro
- Esfera del Sport Crono pintada en Blanco Carrera
- Kit carbono en el salpicadero
- Anclaje cinturones Pilar B pintados en carbono

¿Re-divertirse? ¿Re-apasionarse? Re-estrenar un Porsche.

Vehículos de Re-estreno Porsche Approved.

Elegir un Porsche es decidirse por una máquina casi perfecta destinada a proporcionar sensaciones de conducción únicas mientras mantiene un alto valor de mercado.

Centro Porsche Barcelona
C/ Botánica, 89
08908 Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel. 930 181 300

Showroom
C/ de París, 123
08036 Barcelona
Tel. 930 181 300

Avinguda de Cerdanyola, 89
Sant Cugat de Vallés,
08173 Barcelona
Tel: 930 002 783

porsche-barcelona.com

Los datos de consumo de combustible y emisiones de estos vehículos han sido medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo NEDC. Estos valores no son comparables a los valores obtenidos con arreglo al procedimiento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure o Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), un procedimiento de medición más realista para determinar los datos de consumo y de emisiones contaminantes (CO_2) y cuya consecuencia es que en muchas ocasiones, los valores de consumo y de emisiones contaminantes (CO_2) determinados por el procedimiento de ensayo WLTP son superiores a los determinados siguiendo el procedimiento de ensayo NEDC. Usted podrá encontrar más información sobre la diferencia entre WLTP y NEDC en el siguiente enlace www.porsche.com/wltp.

AUTOTRADE

Bentley Continental GT W12
Año 2019

Mercedes SL 55 AMG
4Matic + 2023 4 plazas

Mercedes SLS AMG Cabrio

Porsche 992 Dakar
Nuevo a estrenar

Porsche 718
Boxster S PDK

Porsche 911/991 Carrera
GTS 26.000 Km

Lamborghini
Aventador S 740 CV

Ferrari F430 F1 Coupé
24.000 Km

BMW 640i Cabrio
xDrive Auto

Ford GT 2005
5.4 557 CV 3.000 Millas

Mercedes SLS AMG Coupé
Año 2010

Ferrari F8 Tributo

Hacemos custodia y mantenimiento anuales de clásicos y deportivos

Consultar precio

Bentley Continental GT W12
575 CV Año 2011

Porsche 911/997 Turbo
Cabrio PDK

Lotus Excel
SE 1988

Porsche 964 Speedster

Porsche 911/992
Carrera 4S Cabrio PDK

Toyota Yaris
GR Four

Audi RS3 Sportback
Quattro 400 CV Año 2023

Mercedes A 45 AMG
Auto Año 2017

Delage DM Año 1928

Smart Fortwo
EQ Cabrio

Porsche Panamera 4S
Auto 2009

Rolls Royce Corniche
Año 1985

Porsche Cayenne Hybrid
38.000 Km

Mercedes G 63
AMG 585 CV

Jeep Wrangler 4p 2.0 380 CV
Rubicon 8ATX Hybrid

Hummer H1
V8 Diesel Auto

Suzuki Jymni Pro
A estrenar

www.Autotrade.es Avenida de Somosierra, 12. Edificio Cristal
28703 - San Sebastián de los Reyes - Tlf: 914 112 200.

AUTOGUÍA.

ABARTH
Tel. 91 885 37 00 / *www.abarth.es*

ALPINE
Tel. 910 382 323 / *www.alpine-rrg.com/es_es*

BENTLEY
Tel. 91 521 21 41 / *madrid.bentleymotors.com*
Tel. 932 896 363 / *www.carsgallery-bentley.es*

BYD AUTO
Tel. +31 (0)10 2070888 / www.bydauto.eu

AIWAYS
Tel. 900 118 808 / *www.aiways-mobility.es*

ASTON MARTIN
Tel. 93 289 63 63. *www.carsgallery-astonmartin.es*
Tel. 91 457 76 34. *www.astonmartindealers.com*

BMW
Tel. 91 335 05 05 / *www.bmw.es*

can-am
Tel. 91 544 79 80/ www.nauticaonieva.com

Alfa Romeo
Tel. 91 885 37 00 / *www.alfaromeo.es*

AUDI
Tel. 93 402 89 67 / *www.audi.es*

BUGATTI
Tel. 91 458 55 59 / www.bugatti-cars.com

CITROËN
Tel. 91 585 11 00 / *www.citroen.es*

Ferrari

APPROVED

CERTIFIED PRE-OWNED PROGRAMME

INSPECCIÓN DETALLADA
POR TÉCNICOS FERRARI

HISTORIAL Y PROCEDENCIA
VERIFICADO EN CADA FERRARI

GARANTÍA FERRARI

FERRARI OFFICIAL DEALER I MARBELLA

Ferrari Portofino M| 2021 | 10.811 Km. | Approved

Ferrari 296 GTB | 2022 | 27.078 Km. | Approved

Ferrari Roma | 2020 | 9.000 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER I BARCELONA

Ferrari F8 Tributo Spider | 2021 | 21.000 Km. | Approved

Ferrari 812 GTS I 2021 | 13.000 Km. I Approved

Ferrari 296 GTB | 2023 | 1.700 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER I MADRID

Ferrari 458 Italia | 2011 | 69.876 Km. | Approved

Ferrari California T | 2014 | 59.860 Km. | Approved

Ferrari GTC4 Lusso | 2017 | 20.908 Km. | Approved

Red de concesionarios Ferrari España

Ferrari Marbella
Avda. Norberto Goizueta, s/n
29670 San Pedro Alcántara, Marbella
Tel. +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
marbella.ferraridealers.com

Ferrari Barcelona
Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid
Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
madrid.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia
Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari.com

AUTOGUÍA.

DACIA
Tel. 902 245 200 / *www.dacia.es*

FIAT
Tel. 91 885 37 00 / *www.fiat.es*

DS AUTOMOBILES
Tel. 915 851 955 / *www.dsautomobiles.es*

Ford
Tel. 91 714 51 00 / *www.ford.es*

DFSK
Tel. 910 887 979 / www.dfskmotors.es

HONDA
Tel. 900 204 205 / *www.honda.es*

Ferrari
Tel. 91 411 34 80 / *www.ferrari.com/es*

HYUNDAI
Tel. 91 360 52 60 / *www.hyundai.es*

INEOS
Tel. 900 031 151 / *www.ineosgrenadier.com/es/*

KIA
Tel. 91 579 64 66 / *www.kia.es*

JAECOO
www.jaecooglobal.com

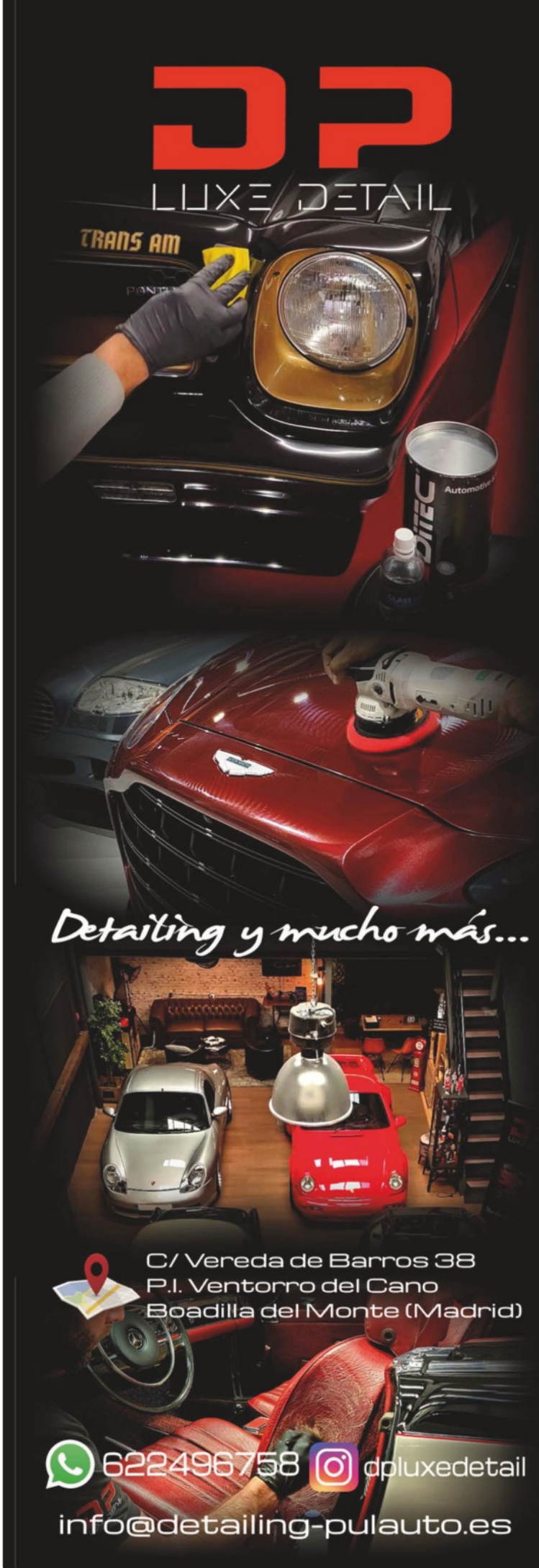
Koenigsegg
Tel. 952 79 39 09/ *www.firstcargroup.com*

JAGUAR
Tel. 91 578 62 00 / *www.jaguar.com/es*

Lamborghini
Tel. 91 715 40 11 / *www.lamborghini-madrid.com*
Tel. 93 362 41 23 / *www.lamborghini-barcelona.es*

Jeep
Tel. 91 484 65 72 / *www.jeep.es*

LANCIA
Tel. 91 885 37 00 / *www.lancia.es*



AUTOGUÍA.

LAND ROVER
Tel. 91 578 62 00 / *www.landrover.com/es*

Maserati
Tel. 91 411 34 80 / *www.maserati.com*

MG MOTOR
Tel. 911 09 55 55 / *www.mgmotor.eu/es-ES/*

OMODA
www.omodaglobal.com

LEXUS
Tel. 91 050 57 00 / *www.lexusauto.es*

mazda
Tel. 91 418 54 80 / *www.mazda-es.com*

MINI
Tel. 91 335 05 05 / *www.mini.es*

OPEL
Tel. 91 456 92 00 / *www.opel.es*

LYNK&CO
Tel. 800 000 244 / *www.lynkco.com*

McLaren
Tel. 930 155 346 / *www.barcelona.mclaren.com*

MITSUBISHI
Tel. 91 387 74 00 / *www.mitsubishi-motors.es*

PAGANI
Tel. 902 320 530 / *www.pagani.com*

LOTUS
Tel. 662 576 393 / *www.lotuscarwagen.com*

Mercedes-Benz
Tel. 902 99 86 06 / *www.mercedes-benz.es*

MORGAN
Tel. 914 57 76 34 / *www.tayre.es/morgan*

PEUGEOT
Tel. 91 347 20 00 / *www.peugeot.es*

AGUILERA
AUTOPREMIUM

BMW M3 CS
Año: 2024; 2.786 km; 551 CV
Precio: 154.990€ (IVA Dedu.)

BMW M2 CS
Año: 2020; 9.158 km; 450 CV
Precio: 87.990€ (IVA Dedu.)

BMW M2 Competition
Año: 2019; 64.576 km; 410 CV
Precio: 54.990€

Porsche 992 GT3 Touring
Año: 2022; 11.013 km; 510 CV
Precio: 229.990€

Mercedes-Benz AMG GTS
Año: 2019; 34.738 km; 522 CV
Precio: 129.990€

Porsche 991.2 Carrera
Año: 2016; 67.239 km; 370 CV
Precio: 98.990€

Porsche 981 Boxster S
Año: 2012; 95.980 km; 315 CV
Precio: 52.990€

Porsche 987 Cayman S
Año: 2006; 142.882 km; 295 CV
Precio: 30.990€

Nissan 370Z Nismo
Año: 2019; 44.648 km; 344 CV
Precio: 39.990€

Cadillac Escalade ESV Sport Platinum
Año: 2024; 66 km; 425 CV
Precio: 174.990€ (IVA Dedu.)

Rolls-Royce Phantom VII
Año: 2006; 53.108 km; 453 CV
Precio: 149.990€

Range Rover Sport HSE Dynamic V6 3.0 Supercharged
Año: 2018; 56.184 km; 380 CV
Precio: 64.990€

Av. del Moncayo, 32, 28703 San Sebastián de los Reyes, Madrid // Teléfono: 618 911 860

info@aguileraautopremium.com // www.aguileraautopremium.com

AUTOGUÍA.

Polestar
Tel. *900 861 699* / *www.polestar.com*

SEAT
Tel. 93 487 88 55 / *www.seat.com*

SERES
www.seresmotor.es

PARA ANUNCIARSE EN LA AUTOGUÍA
915 946 930

PORSCHE
Tel. 91 203 56 01 / *www.porsche.es*

SKODA
Tel. 93 402 89 67 / *www.skoda.es*

SUBARU
Tel. 91 369 28 90 / *www.subaru.es*

TOYOTA
Tel. 91 151 33 00 / *www.toyota.es*

RENAULT
Tel. 91 374 22 00 / *www.renault.es*

smart
Tel. 902 99 86 06 / *www.smart.com*

SUZUKI
Tel. 91 151 95 50 / *www.suzuki.es*

Volkswagen
Tel. 93 402 89 67 / *www.volkswagen.es*

ROLLS-ROYCE
Tel. +377 97 97 97 30 / www.rolls-roycemotorcars.com

SSANGYONG
Tel. 91 151 05 85 / *www.ssangyong.es*

TESLA
Tel. 91 038 21 34 / *www.tesla.com/es*

VOLVO
Tel. 91 566 61 00 / *www.volvocars.es*

SUSCRÍBETE A car

Y consigue hasta 8 números gratis

2 años
24 NÚMEROS CAR
85,50* €

23% dto
6 NÚMEROS CAR
26,50* €

1 año
12 NÚMEROS CAR
49,95* €

21% dto
3 NÚMEROS CAR
13,50* €

Y sigue toda la actualidad en la newsletter de ***revistacar.es***

CORREO DE ATENCIÓN A SUSCRIPTORES: **CAR@ZENDIS.ES**

Horario: lunes a viernes 10.00 a 19.00 Oferta válida solo en el territorio nacional. Hasta el 31 de diciembre de 2024. De conformidad con la normativa vigente en materia de protección de datos, le informamos de que los datos personales solicitados pasarán a formar parte de un fichero titularidad de Team CAR Spain Publicaciones, S.L., con domicilio en la calle Gobelas, 25 28023 Madrid (La Florida), con la finalidad de gestionar su suscripción y prestarle los servicios de información acerca de las ventajas y descuentos inherentes a la misma, así como mantenerle informado por cualquier medio incluido el electrónico, de otras ofertas y promociones propios o de terceros que puedan ser de su interés, aún cuando haya finalizado su suscripción, y en caso de desear oponerse a este tratamiento, podrá hacerlo en el momento de informar de los datos, así como ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos, dirigiéndose a progresa en la dirección electrónica car@zendis.es o en la dirección postal anteriormente mencionada. En caso de baja de la suscripción a Team CAR Spain Publicaciones, no existe devolución del importe por parte de Team CAR Spain Publicaciones.

*** Promoción válida para pagos con recibo domiciliado y tarjeta. Tres números gratis con la suscripción de un año y ocho con la de dos años.**

When the perfection Turns into obsession

Jaguar F-Type 2016
26.000 kms
59.500€

VW Golf GTI MK1
5.000 kms desde restauración
28.000€

Land Rover Defender
TD4 Corto 2009
Preparación Chelsea Truck
95.500€

Porsche 718 Boxter 2019
29.900 kms
70.500€

Porsche 911 SC
19.500 Millas (31.200 Kms)
Estado Original.
120.500€

BMW Z3 2.2i
58.000 kms
19.500€

Porsche 993 4S 1997
97.500Kms
131.000€

Land Rover Wolf Original
Incluidoremolque Sankey
48.500€

Corvette C3 Stingray 454 Big Block
Año 1972
Completamente original
81.500€

Visita el Stock Actualizado y la información ampliada de cada vehículo.

Classic Sttoon

Custom-built and Restored by us
Reimagined by you

www.sttoonclassic.com

C/ Vereda de los Barros, 40 Pol. Ind. Ventorro del Cano (Boadilla del Monte) Madrid Telf.: 91 064 85 04 Email: info@sttoon.com

BENTLEY

Bentley Barcelona

Bentley Barcelona - Passeig de la Zona Franca, 10. 08038 Barcelona. +34 933 03 77 66 - info@bentley-barcelona.es

Bentley Continental GTC Speed Right

2022, Extreme Silver / Black
23.600 km, 329.000 €

Bentley Bentayga V8

2021, Titan Grey / Newmarket Tan
15.000 km, 279.000 €

Bentley Continental GTC V8

2016, Onyx / Saddle
42.000 km, 129.900 €

Bentley Madrid

Bentley Madrid - Parque Empresarial Prado del Espino, Calle Vidrieros, 5. 28660 Boadilla del Monte. +34 914 58 55 59 - info@bentleymadrid.com

Bentley Continental GT V8 S

2023, Cambrian Grey / Hotspur & Beluga
7.000 km, 319.000 €

Bentley Flying Spur W12 S

2017, Black Saphire / Linen
50.254 km, 109.000 €

Bentley Flying Spur V8

2023, Peacock / Linen
80 km, 279.000 €

Bentley Marbella

Bentley Marbella - Av. Norberto Goizueta, s/n. 29670 San Pedro Alcántara, Marbella, Málaga. +34 952 78 52 58 - info@bentley-marbella.es

Bentley Flying Spur V8

2021, Midnight Emerald / Saddle
52.300 km, 209.000 €

Bentley Continental GT V8

2022, Breeze/ Portland
2.345 km, 275.000 €

Bentley Continental GTC V8

2021, Verdant / Linen
16.274 km, 269.000 €

Nos obsesionamos con cada detalle.

Porque sabemos que tú también lo harás. Sólo su concesionario certificado por Bentley puede ofrecerle la confianza de que su coche es exactamente como Bentley lo pensó, inspeccionado y probado por técnicos capacitados de Bentley, le proporcionamos un historial de servicio totalmente validado y lo cotejaremos con las especificaciones de construcción originales.

CERTIFIED BY BENTLEY

Para obtener más información, selecciones la unidad Bentley que le interese y póngase en contacto con el concesionario de referencia.

El nombre Bentley y la B alada son marcas registradas.© 2022 Bentley Motors Limited.

Tayre Sport

Más de 100 vehículos Premium de ocasión.

Jeep SELECTED4U TIMELESS Certified Pre-Owned MASERATI APPROVED

www.tayre.es

@tayreautomoción

#tayresport

C/ López de Hoyos, 64

28002 - Madrid

91 562 64 81

Ford Bronco Wildtrack

Potencia: 330 CV. 38.740 km.

Matriculación: 2022. **83.000€**

Aston Martin DB11 V8 Volante

Potencia: 510 CV, KM: 11.533.

Matriculación: 2019. **179.000€**

Cadillac Escalade Platinum

Potencia: 426 CV, KM: 84.000.

Matriculación: 2018. **85.000€**

Jeep Wrangler 2.0T GME Sahara

Potencia: 270 CV, KM: 61.500.

Matriculación: 2019. **52.500€**

Mercedes-AMG 63 GLE Coupé

Potencia: 410 CV, KM: 10.655.

Matriculación: 2019. **81.000€**

McLaren 650 Spider

Potencia: 650 CV, KM: 25.420.

Matriculación: 2015. **178.000€**

Ford F-150 Raptor

Potencia: 450 CV, KM: 52.800.

Matriculación: 2021. **123.200€**

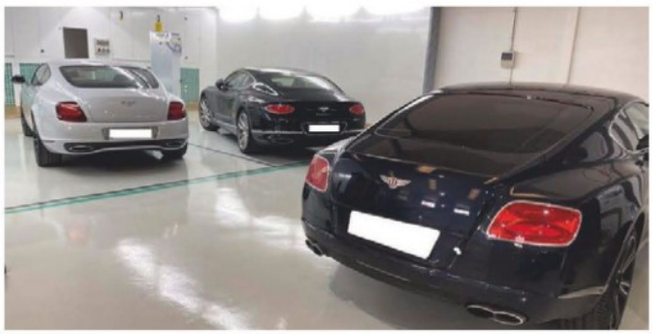
Maserati Grecale Trofeo V6

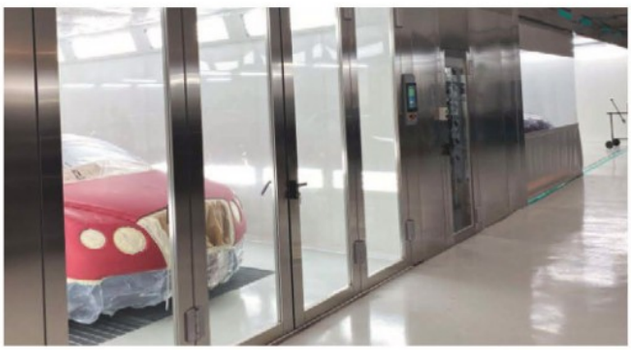
Potencia: 530 CV, KM: 10.965.

Matriculación: 2022. **113.800€**

TECNISPORT Madrid

Limpio y ordenado, así es como lo hacemos





MASERATI

ASTON MARTIN

BENTLEY

ROLLS ROYCE

- Tecnisport Madrid es el centro de reparación autorizado y designado por Maserati, Aston Martin y certificado oficial por Bentley y Rolls Royce
- Nuestros estándares de calidad son los más altos y exigentes
- Centro de reparación Body Paint & Aluminum Center & carbon
- Box de carrocería con iluminación independiente acabado inox
- Box de aluminio equipado con las últimas tecnologías disponibles, sistemas de bancada , máquina trifásica de puntos de acero de alta resistencia, equipos de remachado de aluminio, aspiración de humos / gases y aspirador Vas de partículas de aluminio.B
- Cabina de pintura de 8m y doble iluminación led, flujo de aire tecnología inverter y quemador vena de aire, con pantalla táctil de alta tecnología y acabado Inox
- Zona control de calidad, túnel de iluminación con luz cálida y fría para el estricto control de calidad de nuestros trabajos

JULIÀ 911

PORSCHE SPECIALIST

964 Carrera 4 Cabriolet (1990) / Manual / 172.906 km / Color Blanco Grand Prix con interior negro / Mantenido en Julià 911 desde el 2007 / Suspensión Bilstein PSS9 /

964 Carrera 4 Cabriolet (1991) / 119.173 km / Color Blanco con interior Beige / Versión USA / Motor restaurado en Julià 911 hace 2.400km / Matricula histórica / Radio Blaupunkt Bremen 46

993 Carrera Mk1 / Manual / 100.000km aprox. / Color Polar Silver con interior azul + pepita / Llantas Turbolook / Interior restaurado /

996 Carrera MK2 (2002) / Manual / 175.837 km / Color Negro Basalto con interior negro / Chasis Sport + asientos sport / Libro sellado en CP Porsche y especialistas / IMS de rodillos

996 Carrera 4S (2002) / Manual / 112.621 km / Color Azul Medianoche con interior beige / Libro sellado en CP Porsche y especialistas / IMS+RMS reciente / Historial desde el 1er día

996 Carrera Cabriolet MK1 (2001) / Manual / 138.105km / Color Lapis Blau con interior gris / Hardtop / IMS + Rms / Embrague reciente / Certificado Porsche / Libro sellado e historial

Cayenne V6 Overland (2006) / Tiptronic S / 189.531km / Color Etna Blue con interior en cuero beige y tartan Azul / Neumáticos BF Goodrich / Kit elevación / Protección aluminio

991 Carrera S (2011) / 80.929 km / PDK / Nacional / Color Blanco Carrara con interior negro / Escape deportivo / Paq. Sport Chrono Plus / Sonido Bose / PTV / Porsche Approved Nov 2024

718 Boxster Spyder (2020) / 5.129 km / Manual / Nacional / Color Plata GT con capota negra e interior negro con pespuntes rojos / Garantía Porsche Approved / Sonido BOSE / 420cv

JULIA911.COM■C/ ENRIQUETA PUJAL, 10-MONTGAT-BARCELONA■@JULIA911PORSCHESPECIALIST■info@julia911.com■+34 934511878

egocars.es // info@egocars.es // Tel. 656 545 340 - 96 281 53 47 // Avd. Alicante 185, Bellreguard (Valencia) // Junto a Gandia

Porsche 991 GT3 RS
500 CV, 2015, 11.000km, 214.999€

Porsche 992 Targa 4S
450 CV, 2022, 4.000km, 184.999€ IVA dedu

Porsche 992 Turbo
580 CV, 2022, 23.000km, 219.999€ IVA dedu

Bentley Continental GT W12 First Edition
635 CV, 2019, 26.000km, 219.999€

McLaren Artura
680 CV, 2023, 100km, 309.999€ IVA dedu

Ferrari SF90 Spider Assetto Fiorano
1.000 CV, 2023, 300km, 659.999€

Porsche Cayenne Turbo GT
640 CV, 2022, 23.000km, 219.999€ IVA dedu

Lamborghini Urus Mansory
750 CV, 2020, 18.000km, 399.999€

Rolls Royce Cullinan Black Badge
600 CV, 2023, 2.000km, 619.999€ IVA dedu

Tenemos la AVENTURA con la que SUEÑAS

amencars.es

ENTREGA INMEDIATA

AMENCARS
American Cars

DISTRIBUIDOR OFICIAL EXCLUSIVO EN ESPAÑA

DODGE // RAM TRX

EXPOSICIÓN - POSTVENTA - ACCESORIOS - RECAMBIOS

CHALLENGER //

Desde 65.100€
De 303 CV a 808 CV

CHARGER //

Desde 102.800€
De 485 CV a 808 CV

DURANGO //

Desde 76.800€
De 303 a 707 CV

1500 CLASSIC

Desde 72.300€*
395 CV

1500

Desde 82.200 €*
De 260 CV a 395 CV

1500 TRX

Desde 139.700€*
712 CV

*PVP EMPRESA

Porsche 992 Cabriolet

En tu colección no puede faltar la versión descapotable del deportivo eterno.

LLEGA EL BUEN TIEMPO Y ES HORA DE LUCIR la melena al viento con tu flamante descapotable. Esa mágica sensación no todo el mundo puede disfrutarla, o bien por falta de pelo o por no tener un cabrio en el garaje... Pero no te preocupes, para todo hay solución. Por eso este mes os traemos una selección de descapotables en miniatura, tanto clásicos de toda la vida como actuales. Y entre todos ellos hemos destacado la versión sin techo del Porsche 911 actual. Esta recreación de Minichamps en escala 1:43, a la que no le falta detalle, se presenta en una edición limitada a 2.024 unidades. Además, tienes diferentes colores de carrocería para elegir y un precio de lo más razonable.

AUTOMOBILIA

1 | PORSCHE 992 CABRIOLET (2022)
Fabricante: Minichamps. **Escala:** 1:43.
Ref.: WAP0200420SKAE. **Material:** Metal.
Unidades: 2024. **Precio:** 69,95 euros.

2 | CORVETTE STING RAY (1963)
Fabricante: Norev. **Escala:** 1:18.
Ref.: 189055. **Material:** Metal.
Precio: 69,95 euros.

3 | MAZDA MX-5 (1991)
Fabricante: Norev. **Escala:** 1:43.
Referencia: 188023. **Material:** Metal.
Precio: 69,95 euros.

4 | MERCEDES SL (2008)
Fabricante: Maxichamps. **Escala:** 1:43.
Ref.: 940037531. **Material:** Metal.
Precio: 39,95 euros.

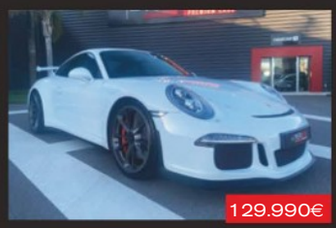
5 | PEUGEOT 508 CABRIOLET (1983)
Fabricante: Cult. **Escala:** 1:18.
Referencia: CML192-2. **Material:** Resina.
Precio: 169,95 euros.

6 | VW BEETLE CABRIOLET (1979)
Fabricante: Maxichamps. **Escala:** 1:43.
Ref.: 940055130. **Material:** Metal.
Precio: 39,95 euros.

7 | FERRARI ROMA SPIDER (2023)
Fabricante: LookSmart. **Escala:** 1:43.
Ref.: LS549F. **Material:** Resina.
Precio: 139,95 euros.

PUERTOMOTOR
PREMIUM AUTOMOTIVE

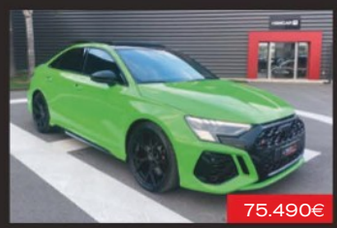
Empresa especializada en la venta/compra de vehículos de media y alta gama



PORSCHE 911 GT3
476 CV

MERCEDES G63 BRABUS
585 CV

PORSCHE 911 TURBO
420 CV

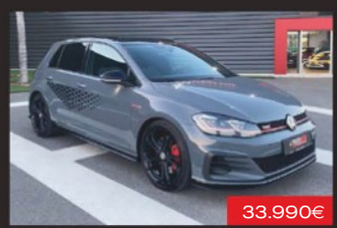


AUDI RS3 SEDÁN
400 CV

MASERATI LEVANTE GRANSPORT
350 CV

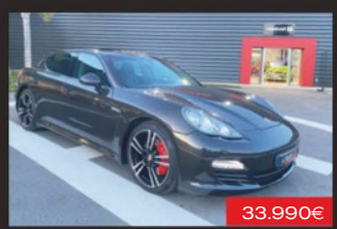
RENAULT SPORT SPIDER
150 CV

RANGE ROVER SPORT AUTOBIOGRAPHY
306 CV



VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR
290 CV

RENAULT MEGANE RS
300 CV



PORSCHE PANAMERA
250 CV

AUDI A6 AVANT
326 CV

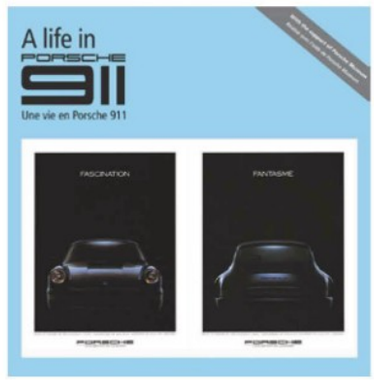
BMW SERIE 8 CABRIO
340 CV

Teléfono: 605 932 417

www.puertomotor.es // ventas4@puertomotor.es

C/Barranco esq. C/Estuario 11500 El Puerto de Sta María. (Cádiz)

carMEN.



A LIFE IN PORSCHE 911

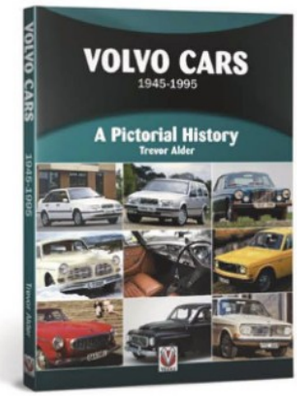
240 páginas - Inglés/francés – **85 euros**

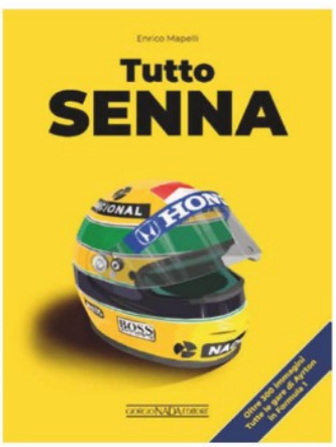
Sí, otro libro sobre el 911, el enésimo. Lo cierto es que siempre se le puede buscar una vuelta al deportivo alemán, 60 años dan para esto y mucho más. Lo interesante del trabajo que nos presenta Francois Bouet es que la aproximación que nos brinda no es técnica, ni siquiera histórica; siguiendo la línea abierta con su anterior y exitoso libro sobre Range Rover, el autor traza la larga vida del modelo a través de catálogos, anuncios y curiosidades, contando además con el apoyo del Porsche Museum. Un libro perfecto para aprender de forma divertida, perfecto para el Trivial o pasar un buen rato lúdico.

VOLVO CARS 1945-1995

112 páginas – Inglés – **30 euros**

La calidad, diseño y cualidades de los automóviles fabricados por la marca sueca han sido objeto de admiración y también mofa por parte de los conductores de medio mundo. Lo cierto es que los Volvo no dejan indiferente al entusiasta, y también es cierto que sabemos muy poco sobre su historia y sus hitos. Este libro no tiene más pretensión que catalogar de manera razonada y sencilla los modelos escandinavos, con el resultado eficaz, austero y eficiente que todos esperamos de... un Volvo.





TUTTO SENNA

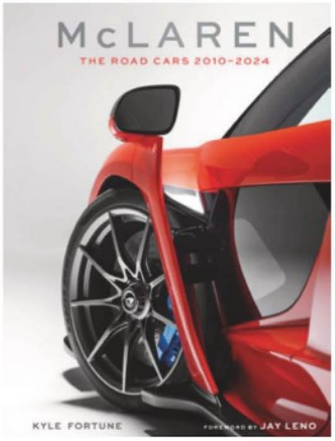
256 páginas – Italiano – **28 euros**

Treinta años desde aquel fatídico e inolvidable Gran Premio en Imola; para muchos, parafraseando American Pie, el día que la Fórmula 1 murió. Sobre Ayrton Senna se ha escrito todo, demasiado quizá (he tenido más de 35 libros distintos sobre el brasileño), pero su sombra sigue siendo muy alargada, y su recuerdo sigue tan vivo que es imposible obviar una efeméride como esta, y más ahora que su mentor Toleman ha fallecido. El libro nos enseña todas las caras de Ayrton, desde la más familiar a la más agresiva, pasando por las polémicas con Balestre y toda la historia ya conocida. Lo mejor es el capítulo en el que se analiza temporada a temporada. Una buena obra para entender el fenómeno Senna.

McLAREN, THE ROAD CARS 2004-2024

320 páginas – Inglés – **80 euros**

Casi más difícil o raro que ver un McLaren por las calles de nuestras ciudades –a no ser que nos leas desde Londres o Zúrich– es encontrar un libro apetecible sobre la marca británica. Y cuando aparece suele estar relacionado con la F1 o con las carreras de GT. Por eso aplaudimos la llegada de esta obra de Kyle Fortune, con prólogo de Jay Leno. Un libro que narra con precisión y todo lujo de detalles la historia de McLaren Automotive, desde el lanzamiento del revolucionario F1 en los años 90 a las últimas creaciones. Por formato y contenido, libro del mes, sin duda.



Selección disponible en Bonneville Motorbooks.

BONNEVILLE
MOTORBOOKS

PKWJ
DRIVE CLUB

TALLER / WRAP CENTER / DETAILING CENTER / CLUB / COMPRA Y VENTA DE VEHÍCULOS

Nos empeñamos en brindar un soporte integral y un trato profesional tanto a nuestros clientes como a todos aquellos que comparten la pasión por los vehículos de alto rendimiento y el estilo de vida que los envuelve.

MERCEDES CLASE G 63 AMG
Verde Mate
2023 Año // 90.000 Km
174.500 euros

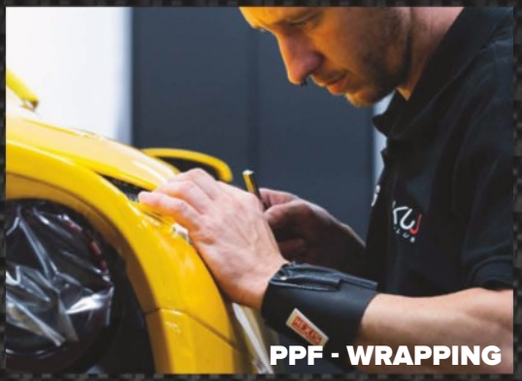
BMW SERIE 3 M3 COMPETITION
Azul Metalizado
2021 Año // 15.000 Km
105.000 euros

FORD MUSTANG
Azul Metalizado
1968 Año // 2.300 Km
59.900 euros

PKW WORKSHOP

PULIDO

Utilizamos técnicas y productos de alta calidad para eliminar arañazos superficiales, manchas y otros defectos de la pintura, devolviéndole un acabado impecable.



PPF - WRAPPING

Nuestra dedicación a la excelencia y la innovación nos lleva a emplear esta avanzada tecnología de película protectora que preserva la apariencia impecable y el valor de cada coche de lujo.

HIELO SECO

Nuestro equipo especializado utiliza la combinación de aire comprimido y hielo seco para ofrecer una de las mejores limpiezas.

Instagram: @pkwdriveclub

Dirección: C/ Víctor de la Serna, 12 28016 Madrid. España // Teléfono: 634 182 454.

PKWDRIVECLUB.COM // info@pkwdriveclub.com

DRIVE YOUR OWN DREAM

CHELSEA 1979

PASIÓN POR LA VELOCIDAD Y EL AUTOMOVILISMO DE LUJO

Conoce nuestra exposición de vehículos nuevos, clásicos y pre-owned.

www.chelsea1979.com

Tel.+34 930 15 53 46

Carrer de la Botànica 81, L'Hospitalet de Llobregat
08908 - Barcelona – Spain

Real Federación Española de Automovilismo
DRIFT SPAIN
ACM
Circuito Bateando Vuelta
ROUND 2
CIRCUITO DE MIRANDA DE EBRO
29-30 JUNIO
DRIFT SPAIN SERIES
JASON GANNET
ALEX GRITTI
SRT
Hp garage
sparco
VAC
nsb
Lenovo
NEROL lubricants
COMPRA TU ENTRADA
DRIFTSPAINSERIES.COM
TM Sport & Racing
AST
Ed's Vinyls
MÁSCBO SHOP
THIRTEEN
ANDIANI
LINK
LOOK & RUN GARAGE
EBC FRENOS
MISHIMOTO

Viaje entre Islas

Un coleccionista tinerfeño decidió a última hora embarcar su Ferrari F50 a Las Palmas para la primera edición de AutoBello Canarias. Pero antes tuvo que cambiarle el embrague a toda prisa... **Por:** Team Car

El F50 presentado en 1995 es uno de los Ferrari de serie limitada (solo 349 unidades) más fascinantes y cotizados. Ideado como un F1 para la carretera, fue el primer modelo de calle con una estructura central de fibra de carbono (su antecesor, el F40, empleaba un bastidor tubular de acero). Además también fue el primer deportivo de Maranello que usó el motor V12 como componente estructural; la suspensión va anclada a un elemento intermedio entre el motor y el cambio que actúa como depósito de aceite, como en el monoplaza de F1. Dicha solución técnica no volvió a usarse en sus sucesores, ni en el Enzo ni en LaFerrari.

Este es el único F50 que reside en las Islas Canarias. Sale pocas veces del garaje, pero cuando lo hace el espectáculo está garantizado.

En las Canarias siempre ha habido mucha afición al automovilismo, tienen carreteras con hermosos trazados y además su clima permite disfrutar de los descapotables durante todo el año. Nos explican que por el archipiélago ruedan unos doscientos Ferrari, aunque no hay servicio oficial y muchos recurren al apoyo técnico de Santogal, concesionario oficial en Madrid. Lo que no abunda, evidentemente, son Ferrari "pata negra" de serie limitada. Borja Pérez en un incondicional de la marca italiana y está escribiendo un libro sobre la historia de Ferrari en Canarias. Incluso ha seguido el rastro por el mundo a coches que se matricularon

Una carga valiosa. Con una cotización que ronda los cuatro millones, cada kilo de F50 (pesa 1.230 kg) sale a unos 3.200 euros.

El viento del Atlántico al amanecer oxigena mucho más si vas al volante de un Ferrari V12.

Un F50 en un atasco es como un caballo de carreras en el pasillo de casa. Se calienta fácilmente y el embrague no está hecho para callejear.

El techo de los F50 es desmontable y se puede sustituir por otra pieza para convertirlo en una barchetta… pero se tardan dos horas.

en las islas los años 60 y 70, y nos confirma que actualmente "viven" en el archipiélago varios de esos Ferrari excepcionales: "Este es el único F50, pero 288 GTO hubo uno matriculado en Tenerife (luego se fue a Madrid) y hay otro con matrícula de GC que se trajo en los 90. F40 hay dos, uno en Tenerife y otro del mismo dueño que tiene el GTO".

MUY BIEN ACOMPAÑADO

El F50 que ilustra estas páginas comparte garaje con otras joyas de Maranello, como el 458 Speciale y el 812 Superfast que le acompañaron el ferry. Ambos son supercars modernos con los que es fácil convivir y moverse entre el tráfico, pero el F50 es otra historia. Nos lo explica José Luis, su piloto: "Llevarlo por la ciudad resulta complicado porque es casi un coche de competición. Es muy bajo y además no puedes traerlo despacio porque se calienta, necesita aire para la refrigeración. Está pensado para funcionar arriba de vueltas". Pero este carácter racing del F50 no fue el principal obstáculo para asistir a AutoBello, sino que también fue necesario cambiarle el embrague: "Es como uno de competición, de disco seco. Estuvimos en Madrid viendo el partido de Champions el martes, y al volver el miércoles trajimos los retenes. Y como sacamos la caja para cambiar el embrague, cambiamos también el aceite y los retenes. Nuestro mecánico ha echado muchas horas entre el jueves y el viernes para terminarlo y poderlo traer. Ayer (por el viernes) lo acabamos y le pasamos la ITV, y hoy

CON LOS 458 SPECIALE Y 812 SUPERFAST ES FÁCIL CONVIVIR Y MOVERSE ENTRE EL TRÁFICO, PERO EL F50 ES OTRA HISTORIA

(sábado) está aquí". En las fotos superiores se puede ver como va acoplado el cambio a la parte trasera, y es fácil hacerse una idea del duro trabajo que implica sacarlo. Son coches que suelen hacer muy pocos kilómetros y las revisiones se hacen cada año, aunque apenas se usen: "Este sale quizá una vez cada cuatro meses, alguna mañana que no haya tráfico". Es el glorioso momento en que cobra vida el motor 4.7 V12 atmosférico, acoplado a un cambio manual de seis velocidades. Esa mecánica tenía mucho en común con el de 3.5 litros que montaba el Ferrari 641 de F1 que compitió en 1990. El F50 tampoco llevaba frenos ABS ni dirección asistida, ni por supuesto control de tracción.

VIAJE EN BARCO

"Nuestro" F50 salió de su casa tinerfeña el sábado del evento antes del amanecer, y subirlo en el ferry tampoco fue sencillo. La principal pega, una vez más, es que es muy bajo y además no tiene *front lift* (elevador del morro para no rozar en las pendientes) como los deportivos modernos. Como es fácil imaginar todo el trayecto rodando desde el sur de Tenerife hasta el ferry y luego por Las Palmas fue un show, con gente haciendo fotos por todas partes.

Finalmente el biplaza llegó a tiempo al Club de Golf Maspalomas y pudo ser admirado por los cientos de aficionados y ferraristas presentes en la primera edición de AutoBello Canarias. Después pasó la noche en un hotel y al día siguiente emprendió el regreso a Tenerife. Fue José Luis quien asumió de nuevo esa dura misión, y más allá de los pequeños inconvenientes nos confesó sonriente: "Por supuesto, cuando hay espacio y carretera abierta, es una delicia conducirlo". car

Gracias por venir

La frase más bella que escuchamos en el primer AutoBello Islas Canarias fue sin duda: “Gracias por venir”. Y desde esta organización los que damos las gracias somos nosotros por el despliegue de coches, motos y relojes que nos brindó esta tierra entrañable de España. El magnífico golf de Maspalomas y el hotel 5 estrellas gran lujo Costa Meloneras fueron los escenarios elegidos. El próximo año ya tenemos agendadas las islas como parada obligada . **Por:** Team CAR

En sus dieciséis años de historia esta ha sido la primera vez que AutoBello ha salido de la península, aunque sí se han celebrado ediciones fuera de nuestras fronteras (Cascais y Andorra). Ha sido por tanto el debut del evento en una isla española, y el resultado ha superado las mejores expectativas. La convocatoria despertó mucho interés entre los aficionados locales, que acudieron con automóviles magníficos no solo de Las Palmas, sino que muchos coches llegaron desde Tenerife y algunos también de Fuerteventura. En este sentido hay que destacar la presencia y el apoyo de los socios del Club de Automóviles Clásicos Canarios, presidido por Mario Domínguez. Condujeron hasta el campo de golf con una selecta selección de joyas de los años 60 y 70, muchos de ellos británicos como Jaguar XK y E-Type o Rolls-Royce Mulliner Park Ward. Elegancia inmortal también la de los Mercedes SL “pagoda”, o el precioso 280 SE cabriolet dorado con matrícula original de Tenerife. Un detalle muy bonito fue que llevaron además numerosas motocicletas de marcas míticas como Ariel, BMW, BSA o Norton. Fueron también miembros de este club los que se metieron al público en el bolsillo con los modelos de los años 20 y 30, los más espectaculares sobre la pradera. Nos referimos al Bentley Blower recreación, al Cadillac de 1931, al Rolls-Royce 25/30 de 1938 y al Chrysler de 1936 con su carrocería Carlton Carriage de aluminio, que le hace único. Este automóvil perteneció al padre de Mario Domínguez, quien lo ha restaurado al máximo nivel, y conserva su matrícula original de Tenerife. El benigno clima de las islas también ayudó al desarrollo de la jornada con sol, una agradable brisa que llegaba desde las cercanas dunas y la cerveza Mahou hecha en Canarias, casi tan imprescindible en AutoBello como el caballo de Baracca o la yegua de Stuttgart.

Los integrantes de Dream Cars Club, la mayor comunidad de vehículos de las islas, acudieron con una espectacular selección automóviles actuales. Es un grupo muy activo con actividades durante todo el año y sus miembros atesoran desde Lamborghini a Ferrari pasando por Audi, BMW, Mercedes-AMG y por supuesto Porsche. Como siempre en AutoBello la comunidad fiel a la marca de Stuttgart fue abundante, y la mayoría acudieron encuadrados en grupos. Muy numerosos los miembros del club

De izquierda a derecha: Cadillac de 1931, Bentley Blower Recreación, Chrysler Carlton Carriage de 1936 y Rolls Royce 25/30 de 1938.

Alejandro Prendergast, conocido musicalmente como Linton y natural de Gran Canaria, es uno de los principales productores de España.

El premio al mejor reloj de señora fue para un impresionante Jaeger-LeCoultre 101 de platino engastado con brillantes y baguettes de diamantes... ¡con el calibre más pequeño del mundo y de la historia!

Este espectacular Audemars Piguet Royal Oak se hizo, muy merecidamente, con el Gran Premio de AutoBello. Una edición excepcional con diamantes en talla triangular, brillantes, baguettes y esfera pavé de zafiros azules.

El mejor homenaje de este AutoBello fue el de los ferraristas de Tenerife, encabezados por Jerónimo (centro), a los ferraristas de Gran Canaria, siendo Juan Sánchez (derecha) quien recibió un merecido trofeo.

Ferrari 550 Barchetta y Ferrari F50. Dos modelos que ya entran en la categoría de caprichos de coleccionistas.

PorscheLeMans Canarias, así como los integrantes de Porsche Maniacos. La magia de la marca germana alcanzó igualmente a los relojes gracias a la boutique de Geneve, distribuidores de marcas como TAG Heuer (histórico partner de Porsche) o Panerai. Saphir Joyeros, por su parte, son los distribuidores oficiales de Rolex, la marca que lucían muchos asistentes. Volviendo a las joyas sobre ruedas, Audi tuvo una presencia destacada sobre el césped de Maspalomas con varios R8, y el importador Domingo Alonso Group instaló un amplio stand con tienda incluida. Es interesante destacar que la empresa comenzó a importar Volkswagen en Canarias en 1953, lo que les convierte en el cuarto importador más antiguo a nivel mundial (son independientes de Volkswagen Group España). Respecto a Audi, comenzaron a trabajar con la marca de los aros en 1975. Entre los modelos expuestos destacó la presencia de unidades preparadas por ABT, como el RSQ8-S con 700 CV o el RS3-R con 500 CV. El especialista LG Automoción, expertos en modelos de altas prestaciones, mostraron una selección de Aston Martin y un espectacular 911 GT2 RS, único en la isla. Tampoco faltaron modelos japoneses estilo

Ferrari FF.

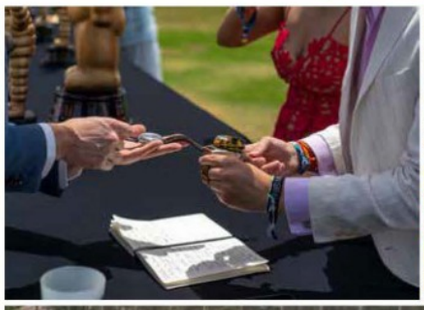
Ferrari 812 Superfast.

Ferrari F12.

Dos Ferrari Testarossa.

Ferrari 550 Maranello.

Ferrari 360 Módena.



Ferrari 348 TS Serie Especiale.

Ferrari 488 Challenge EVO.

Ferrari 348 Challenge.

Aston Martin DBS y Vantage.

Dos Porsche Cayman GT4 RS.

Porsche 356 Speedster.

Porsche 996 GT3.

Rolls-Royce Mulliner Park Ward y Jaguar XK 150.

Porsche 993 Carrera 4S.

Audi RS 6.

Cadillac de 1931.

Jaguar XK120.

BMW 635 CSi Alpina.

Honda Z 600.

Volvo 1800 S.

Porsche 911 G Series Targa.

Mercedes-AMG GT.

BMW M4.

Dodge Challenger R/T.

AC Cobra.

Nissan GT-R.

Ford Mustang Shelby.

Mercedes 190 SL.

BMW 2002 Turbo.

Porsche 992 Dakar.

Porsche 991 GT3 RS.

Mercedes SL “Pagoda”.

Mercedes 280 SE Cabriolet.

Saphir Joyeros es distribuidor de Rolex.

Lotus Emira.

Porsche 992 GT3.

Audi R8 Spyder.

Porsche Boxster Spyder.

Aston Martin Vantage.

Lamborghini Aventador SVJ.

Porsche 991 GT2 RS.

Alfa Giulia, Porsche 911 Carrera 3.2 “Jubiläum”, Mercedes SL “Pagoda” y Volvo 1800 S.

Motos del Club de Automóviles Clásicos Canarios.

Jaguar E-Type.

Toyota Supra.

Jaguar XK140.

Porsche 911 “backdating”.

BMW M2.

ACUDIERON AUTOMÓVILES MAGNÍFICOS NO SOLO DE LAS PALMAS, SINO QUE TAMBIÉN LLEGARON DESDE TENERIFE Y ALGUNOS DE FUERTEVENTURA

Chrysler Carlton Carriage de 1936.

JDM, con Toyota Supra (uno actual y otro A80 potenciado a 1.000 CV), un Nissan GT-R o un Mazda RX-7 preparado. Igualmente sobrados de potencia y presencia los deportivos americanos de pura raza como el Cobra, el Dodge Challenger R/T Scat Pack Widebody o el Ford Mustang Shelby. No obstante, para la mayoría el plato fuerte del evento fue la exposición de Ferrari, con el F50 llegado desde Tenerife y la fantástica selección de berlinettas V8 en versiones ultra deportivas de la colección Jucan, con sede en Las Palmas. Esta incluye 348 Challenge, 355 Challenge, 360 Challenge Stradale, 430 Scuderia, 458 Speciale y 488 Pista, además del recién llegado 488 Challenge EVO de competición. Brillaron también otros modelos del mismo origen como dos Testarossa, uno "monospecchio" (de los primeros, con un solo espejo) y otro posterior, además del 348 TS negro Serie Speciale o un sublime 550 barchetta. En el stand de La Ruta Detail, líderes en detailing de la zona, brillaba un F12 gris metalizado.

La italianidad no se disfrutó solo sobre ruedas sino también en los deliciosos aperitivos de quesos y embutidos de La Academia del Gusto. Viandas idóneas para combinar con los caldos de Viña Pedrosa y de Bodegas Torres, mientras que el café lo suministró Regina. Muchos de los asistentes se conocían del mundillo y se encontraron en el evento, donde reinó como siempre la camaradería y el buen humor. La ginebra Hendrick's, el vodka Blat y Nonino Spritz pusieron su grano de arena para alegrar la jornada.

Más allá de los supercars, el coche más simpático de AutoBello y también el más "canario" por su singularidad local fue el minúsculo cupé Honda Z 600 de 1971 que trajeron desde Tenerife José Manuel Moreno Marichal y su hijo. José Manuel es un personaje muy conocido del automovilismo de las islas, al haber participado en muchísimos rallyes durante los años 70 y 80. Además de varios deportivos posee tres de estos curiosos utilitarios japoneses bicilíndricos que nunca se comercializaron en la península. Según nos cuenta era infinitamente superior a los coches de la época como el Seat 600 o el Mini, y actualmente son muy buscados. Este peculiar modelo incluso aparecido en programas como "Jay Leno's Garage" y algunos se han vendido por encima de los 40.000 euros. La jornada festiva terminó con una cena cocktail en el Hotel Lopesan Costa Meloneras. car

YOUNG LEADERS

Los jóvenes no solo son el futuro, son el presente y así lo creen desde el Club Porsche España. La división de jóvenes de entre 18 y 30 años han podido disfrutar del primer evento solo para ellos, con 20 coches inscritos. Y se vienen muchos más...

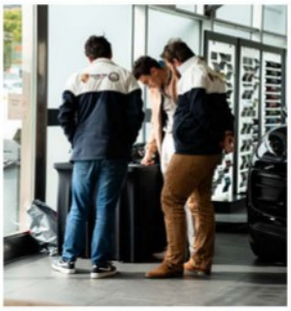
Por: Sandra Zorrilla / **Fotos:** Diego Rebollo @drm.filmss

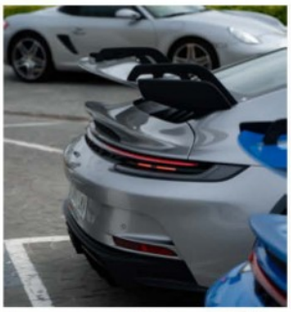
EL CLUB Porsche España sigue imparable. La llegada de Javier Aguilar como presidente junto a una nueva junta directiva, además del nuevo rumbo de actividades y el deseo de formar una comunidad fuerte lo han puesto en boca de todos. Si el primer sueño de todos es ser porschista, el segundo es pertenecer a este club. Yo tengo el placer de haber cumplido las dos, y de haber asistido al primer evento de los Young Leaders.

Por contextualizar, uno de los principales objetivos del club es disminuir notablemente la edad de sus socios –y ya se ha cumplido–, atrayendo a gente joven con una cuota reducida y con actividades pensadas por y para ellos. Actualmente, son cerca de 80 socios Young y se espera que a finales de año sean 150.

A la cabeza de este grupo de jóvenes se encuentran varios líderes, destacando Javier Marco en Madrid, quien organizó Sunset Xpresso. Una ruta que transcurría por las carreteras madrileñas y abulenses, partiendo desde el Centro Porsche Madrid Oeste en Majadahonda, donde pudimos disfrutar de una merienda y de un briefing sobre la actividad. Allí reunidos 35 asistentes, de entre 18 y 30 años, y un total de 20 coches venidos desde distintas ciudades de España, todos ellos Porsche. Aunque dentro de eso, variedad absoluta: desde un cuidado 356 hasta dos preciosos GT3. Igual de variada que los gustos de cada uno de ellos: están los que prefieren los clásicos y los que no se pueden resistir al diseño moderno de la marca alemana. La ruta fue de lo más divertida, con unos tramos de curvas para terminar con olor a goma, pero sin duda la clave fue el buen rollo entre todos. Aquí no existen las envidias ni nadie es más que nadie, porque es igual de porschista un hijo que le coge el coche a su padre, como el que tiene un Boxster 986 como el que lleva un Carrera 4S. Incluso sin ser socio, es posible apuntarse a estas actividades –pero con un precio distinto–. Tanto en Car como en el Club Porsche somos de buen comer, y los coches y la gastronomía es una de nuestras combinaciones favoritas. Por eso, antes de terminar la jornada, los asistentes pudieron deleitarse con una exquisita cena en el restaurante Horizontal en San Lorenzo del Escorial mientras veían sus coches aparcados a través de un ventanal. Un primer evento organizado por los Young Leaders que puede catalogarse de éxito absoluto y es que nuestras caras lo decían todo. Era necesario que existiera algo así, gracias por hacerlo posible.

35 JÓVENES SE DIERON CITA, ALGUNOS DE ELLOS VINIERON HASTA DE BARCELONA PARA ESTAR EN ESTE PRIMER EVENTO TAN ESPECIAL





PRÓXIMAS CITAS

Aquí os dejamos algunos de los eventos que el Club Porsche España organizará en breve. Podéis encontrar mucha más información en su página web: www.clubporsche.es

CASTELLÓN EXPERIENCE **10-12 DE MAYO**

OFF ROAD LA MANCHA **10-12 DE MAYO**

ASTUR WOMEN **17-19 DE MAYO**

986 PARADE **19 DE MAYO**

carMEN.

Todo el estilo de nuestra revista tiene nombre de mujer...

Patek Philippe Nautilus 5980G

El cronógrafo flyback de los Nautilus resurge de sus cenizas totalmente rejuvenecido, con un inesperado denim-look

Por: Pedro Pastor (Ginebra)

LA REFERENCIA 5980 HA SIDO UNA de las más buscadas y de las más icónicas dentro de la colección Nautilus. Una combinación que ha gozado de un tremendo éxito entre las muñecas más jóvenes o llamativas, por juntar dos elementos inconfundibles: el diseño Nautilus y la funcionalidad del crono. Todo comenzó en el año 2006 cuando Patek Philippe presentó la primera edición del ref. 5980, construido en acero, el primer cronógrafo de cuerda automática de la historia de la marca. También era el primer cronógrafo de la legendaria colección deportiva y acuática. Tras esta primera toma de contacto, vimos versiones en bitono de oro rosa y acero, versiones enteramente construidas en oro rosa, caja y brazalete, y versiones con correa de piel. Pero todas ellas fueron descatalogadas precisamente a inicios de este mismo año 2024, quedándonos brevemente huérfanos de 5980 en la colección. Durante Watches & Wonders en Ginebra, Patek Philippe nos sorprende doblemente, no solo por rescatar el ref. 5980 ahora "G" en oro blanco, sino también por presentarlo con un estilo nunca antes visto. Un concepto mucho más juvenil y atrevido, combinando los colores azul-gris en la esfera, en la caja de oro y, sobre todo, en el nuevo diseño de correa. Esta correa con motivo denim o vaquero, aunque parece de textil a simple vista e incluso al tacto, es de piel de becerro estampada en la manufactura y cosida a mano, consiguiendo recrear a la perfección el look y feeling de una auténtica tela vaquera. Una apuesta más informal y deportiva de una línea que justamente ha buscado eso desde sus inicios en los años 70. Comodísimo en la muñeca, gracias a un fit más ajustado con la nueva correa y adaptable a cualquier tamaño, a pesar de ser una de las referencias de mayor volumen de caja de la colección Nautilus: 40,5 mm de diámetro y 12,2 mm de grosor. Como todos los ref. 5980, incorpora un calibre automático con cronógrafo, pero con la funcionalidad extra del flyback. Una ventaja que permite al usuario resetear el contador sin necesidad de pararlo previamente. Para combinar de la mejor manera este nuevo estilo de correa vaquera, la esfera se presenta ahora en un color azul-gris opalino, con el motivo horizontal grabado, como siempre ha sido en estos modelos deportivos. car

Novedad de Watches & Wonders 2024. Por primera vez con un estilo vaquero e informal, ofrecido por un precio de 78.940 euros.

ROLEX
GMT-MASTER II
El modelo GMT, de los más buscados y de los mayores iconos de la marca, hereda los colores bitono del bisel negro y gris de las piezas del pasado año 2023. Ahora, durante Watches & Wonders 2024, Rolex lo presenta en dos versiones construidas en acero Oystersteel, con brazalete Jubilee (como aquí lo vemos) o con brazalete Oyster. Otro de los nuevos detalles es la combinación del fondo negro de la esfera con la aguja 24 horas verde. **11.350 euros.**

FREDERIQUE CONSTANT
MANUFACTURE
Tres nuevas versiones del modelo clásico con fase lunar y fecha, ahora con esferas verde "British racing green", azul o plateada. Una pureza y elegancias de diseño que sorprenden gratamente, y con calibre in-house. **4.150 euros**

BREGUET
REINE DE NAPLES
La última versión de una de las piezas más legendarias de la historia de la relojería femenina. De hecho, el primer reloj de pulsera jamás creado, precisamente para la mujer que le da nombre: la Reina de Nápoles. **54.300 euros**

A. LANGE & SÖHNE
DATOGRAPH UP/DOWN
Celebrando su 25 aniversario, el Datograph se viste de azul en combinación con el oro blanco de su caja. Se ofrece como edición limitada a 125 piezas numeradas y, como siempre, con cronógrafo flyback y gran fecha. **c.p.v.**

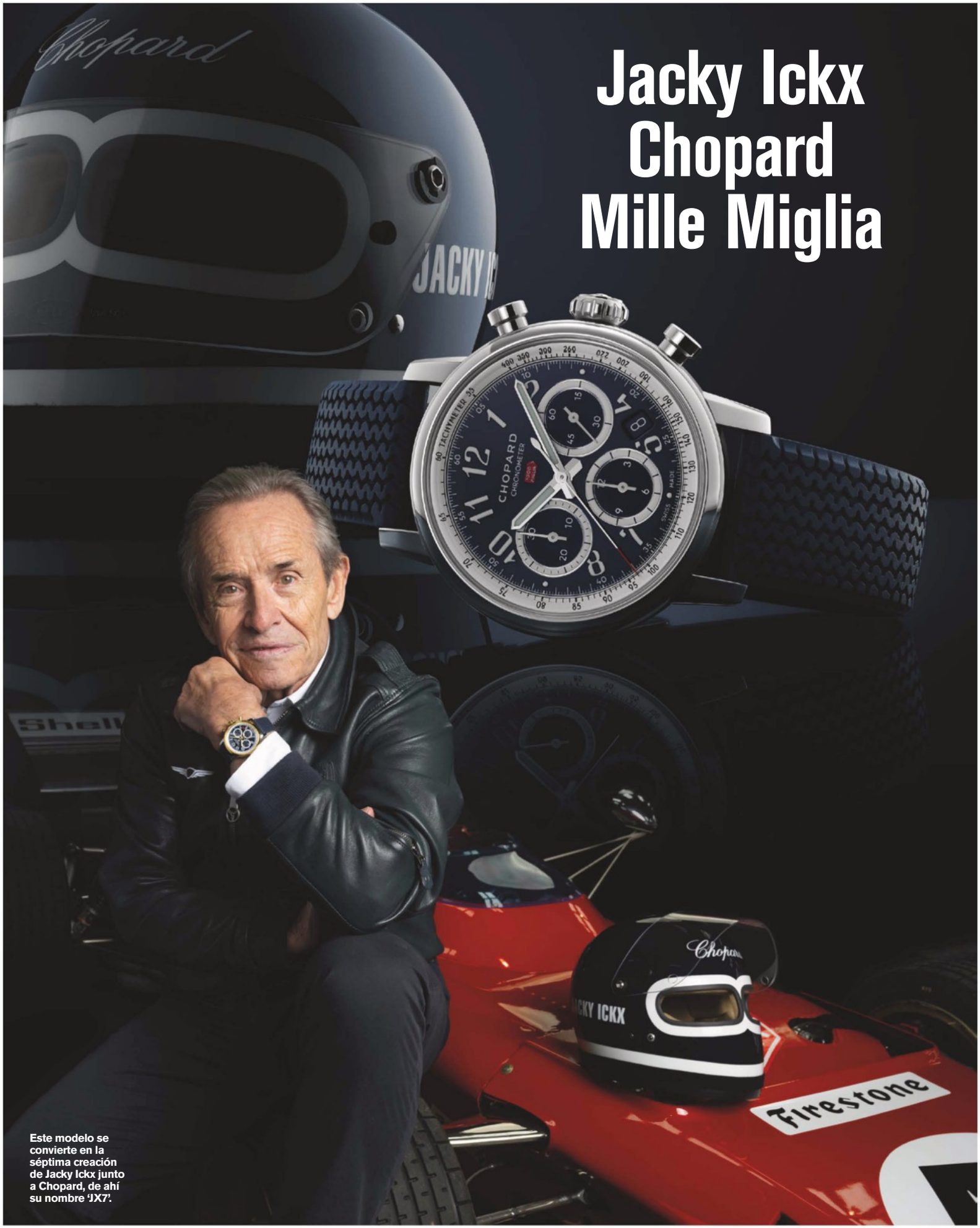
CARTIER
COCODRILO ALTA JOYERÍA
La artesanía, la alta joyería y la unión de las piedras con los esmaltes han sido uno de los principales focos de Cartier en sus últimas novedades. Con diamantes en varias tallas, zafiros azules y esmeraldas en los ojos. **c.p.v.**

TUDOR
BLACK BAY 58
Tras presentar la primera versión en oro, hace tres años, ahora finalmente lo vemos en su máximo esplendor con el brazalete de oro amarillo por completo. Con esfera verde y bisel de aluminio a juego. **32.500 euros**

BELL & ROSS
BR 05
Por primera vez, la exitosa colección con enfoque urbano y su "círculo en el cuadrado" tan distintivo, se presenta construido en cerámica negra: caja, bisel y brazalete. Disponible también en versión esqueletizada. **7.600 euros**

IWC
PORTUGIESER
Quizá una de las mayores preciosidades de esta edición Watches & Wonders 2024, toda una serie de piezas de la colección en este nuevo tono Horizon Blue. Aquí lo vemos en oro blanco con caja de 40,4 milímetros. **20.000 euros**

Jacky Ickx Chopard Mille Miglia



Este modelo se convierte en la séptima creación de Jacky Ickx junto a Chopard, de ahí su nombre 'JX7'.

Una cercana conversación con la grandísima leyenda del motor, Jacky Ickx, descubriendo su último reloj en colaboración con Chopard: el nuevo Mille Miglia Classic Chronograph JX7.

CON MOTIVO DE LA FERIA de alta relojería más importante del mundo, Watches & Wonders Ginebra, Chopard nos desvela su última creación junto a Jacky Ickx, conocido como uno de los mayores pilotos de la historia. Y qué mejor manera de conocer en profundidad este nuevo modelo que conversando con el mismísimo Jacky, quien nos detalló no solo cada elemento del reloj sino también toda su historia en el mundo del motorsport y su estrecha relación con Chopard.

Jacky Ickx, como él mismo se autodefinía durante nuestra conversación, es uno de los ya casi inexistentes 'dinosaurios' del motor. Una leyenda que perdura en el tiempo y que no hace más que engrandecer su trayectoria deportiva y profesional. Un piloto que siempre ha sido referido como el más completo de toda la historia y, echando una mirada hacia su vida pasada, Jacky bien nos lo comentaba: seis veces ganador de Le Mans, doble campeón del mundo de Resistencia, piloto de nueve equipos de Fórmula 1 durante 14 años, entre ellos Ferrari y Brabham, ganador del París-Dakar... Sin duda, su autodefinición de 'dinosaurio' del motor está bien justificada, pero en el sentido de mito y leyenda que continúa siendo referencia allá por donde va.

Jacky nos comentó que se siente realmente afortunado de poder decir que lleva ya 36 años siendo de la familia Chopard, una de las relaciones más longevas de este sector relojero. Son tantos los años, la cercanía y el cariño de Jacky hacia Chopard y el propio Karl-Friedrich Scheufele, presidente y dueño de la firma, que la amistad se ha convertido ya en familia. Precisamente este reloj Mille Miglia Classic Chronograph JX7 es el mejor ejemplo de esta relación. Una de las preguntas que le hicimos a Jacky Ickx fue sobre el proceso de desarrollo de este nuevo modelo, si él mismo había pedido algún detalle concreto o diseño especial. Nos comentó, que esta séptima creación en colaboración con Chopard, de ahí "JX7", fue un obsequio conmemorativo del propio Sr. Scheufele por la amistad de tantos años. Un reloj que personificara esta unión entre los mundos del motor y la alta relojería de la mejor manera posible.

Y, quitándose su propio reloj de la muñeca, nos desveló en primicia, uno a uno, estos detalles tan especiales diseñados en su honor. Sin duda, la historia más interesante que nos comentó fue el origen del casco mostrado en la parte trasera de la caja. Su propio casco de carreras que llevó desde los años 70, con un distintivo color azul medianoche. Un casco con doble apertura que Jacky nos introdujo en detalle, con su origen histórico y el sentido del diseño.

Y es que, estos estilos de protección para la cabeza eran expresamente necesarios para todos los pilotos de la época, pues para poder frenar un coche de competición en caso de emergencia, se desplegaba una red metálica que paraba el coche a altas velocidades. Por ello, ambas aberturas separadas en el caso protegían los ojos del piloto de los elementos metálicos tras el choque contra la red. Yo le dije a Jacky que este sistema seguía el mismo concepto del actual Halo de la Fórmula 1... "¡Exactamente!", me dijo. Y riéndose, nos comentaba que todo ya había sido inventado antes de las supuestas super-revoluciones técnicas y de seguridad de la F1 moderna.

Como silueta elegida, por supuesto no podía ser otra que la colección Mille Miglia de Chopard, concretamente en su versión cronógrafo. Las piezas con mayor esencia del motor de la firma. Otro curioso detalle es que la corra de caucho lleva el diseño de los neumáticos Dunlop de la gloriosa época de los años 60 y 70, años en los que Jacky arrasaba allá donde iba.

Son dos las opciones que se ofrecen: acero Lucent Steel, o bitono con bisel, pulsadores y corona de oro amarillo. Ambos con esferas y correas del azul icónico de Jacky Ickx, el midnight blue. car

Se ofrecen dos versiones, en acero o bitono, con unos precios de 11.100 euros y 13.000 euros, respectivamente.

Abajo, con nuestro compañero Pedro Pastor, en el pasado Watches and Wonders.

TAG Heuer

Monaco Split-Seconds Chronograph

La icónica colección con caja cuadrada celebra sus 55 años con una de las creaciones mas complejas de la historia de la firma relojera.

Dos versiones se ofrecen incorporando este revolucionario calibre manufactura, con caja de titanio y detalles en azul o en titanio con DLC negro y detalles en rojo.

EN EL MUNDO RELOJERO, la generación de valor se podría resumir en tres puntos: la firma que crea el modelo, el material con el que se construye y las funciones o complicaciones que incorpora. Con esas tres referencias o ejes centrales, podemos saber con bastante precisión el rango de valor, precio y excelencia relojera en el que nos encontramos. Centrándonos en el último punto, las funciones, existe un olimpo mecánico conocido como las Grandes Complicaciones: Tourbillon, Calendario Perpetuo, Repetición de Minutos y Cronógrafo de Rattrapante. Sin duda, de todas ellas, la complicación más relacionada con el automovilismo y el motor es la del cronógrafo, en su versión "Split-Seconds". Una modalidad especial que permite al usuario medir dos intervalos de tiempo distintos en un mismo reloj y contador. Fue el pasado año 2023 cuando por primera vez vimos este increíble modelo Monaco, presentado originalmente como pieza única para la subasta benéfica Only Watch. Tras el anuncio de que OW se posponía hasta este mismo mes de mayo, TAG Heuer nos vuelve a introducir estas versiones Rattrapante, ahora como parte de la propia colección de la firma. Dos versiones se ofrecen incorporando este revolucionario calibre manufactura, con caja de titanio y detalles en azul o en titanio con DLC negro y detalles en rojo. Ambos con correa de piel con terminación textil con colores a juego. car

El primer reloj con Rattrapante mecánico de la historia de TAG Heuer, novedad de Watches & Wonders 2024. Se ofrece por 135.00 euros.

TAG Heuer

Carrera Skipper y Panda

Tras la versión Skipper del pasado año en acero, ahora vemos su opción más lujo en oro rosa.

DOS ESTILOS MUY RECONOCIBLES dentro de la clásica y elegante colección Carrera Cronógrafo, una nueva apuesta con esencia de navegación con el Skipper y un regreso del icono con esfera Panda. Este emblemático diseño panda con dos subesferas, combina una esfera plateada satinada con efecto rayos de sol con dos subesferas de color negro azulado, y ahora vuelve a ofrecerse como parte de la colección. Se sustituye el contraste negro de la tercera subesfera situada a las 6, por una continuación del tono plateado, resaltando aún más esos ojos del "panda" de los contadores del cronógrafo. Además, como algo bastante poco común entre estos modelos, se ha presentado con brazalete de acero con tres eslabones, con terminaciones satinadas y pulidas. De hecho, se convierte en el único Carrera de 39 mm con esta configuración actualmente. Saltando a nuestro querido Skipper, modelo que ya fue rescatado el pasado año 2023, ahora lo volvemos a ver en su máximo exponente de lujo y exclusividad, construido en oro rosa. La gran protagonista es la esfera satinada circular azul, un guiño al mar abierto. Combina toques de color verde, naranja y verde azulado "Intrepid" en el indicador de la cuenta atrás de la regata. Al igual que su antecesor de acero, se presenta con una correa textil azul. Ambos modelos se presentan fieles a las referencias originales, con tamaños muy llevaderos de 39 mm y el diseño del cristal de zafiro abombado Glass-Box. Sus precios son de 6.550 euros el modelo Panda y 21.150 euros el modelo Skipper. car

El reconocible y amado diseño de esfera "panda" también llega a los Carrera Glassbox.

ORIS
AQUIS DATE CALIBRE 400

Nuevos desarrollos sutiles pero numerosos en toda la colección Aquis Date. Ahora las proporciones, el diseño de las asas, brazalete, bisel y caja se mejoran en cada detalle, como el nuevo cambio fácil de correa. **3.700 euros**

ZENITH
DEFY EXTREME DIVER

La colección más deportiva de la marca acoge una nueva línea enfocada en el mundo del submarinismo. Con una hermeticidad de hasta 600 metros de profundidad, bisel giratorio y detalles de color naranja. **11.800 euros**

HUBLOT
MP-11

La maestría del almacenamiento de energía bien se demuestra con este modelo con 7 barriletes y un total de 14 días de reserva de marcha. Originalmente presentado en el 2018, ahora lo vemos en zafiro azul agua. **178.000 euros**

HERMÈS PARIS
CUT

Una colección y diseño totalmente nuevo, que conjuga las líneas circulares y redondeadas con un estilo muy llevadero y unisex. Seis versiones, con o sin diamantes, bitono o acero y con brazalete metálico o de caucho. **5.400 euros**

MONTBLANC
ICED SEA

Estos modelos inspirados en la Mer de Glace, siempre han verificado la apuesta por la buena calidad-precio de Montblanc. Así sigue siendo, ahora con una increíble esfera burdeos que evoca el atardecer en los glaciares. **3.350 euros**

PANERAI
SUBMERSIBLE LUNA ROSSA

La colaboración con el equipo de vela Luna Rossa continua muy fuerte, especialmente ahora que se acerca la Copa América en Barcelona. Aquí vemos el último modelo para buceo con un nuevo material: el Ti-Ceramitech. **16.900 euros**

JAEGER-LECOULTRE
DUOMÈTRE

La gran joya de la corona de las colecciones de la firma, ahora con un nuevo calibre combinando un espectacular cronógrafo monopulsador y fase lunar. Con doble barrilete para la precisión y las funciones por separado. **97.000 euros**

CHANEL
PREMIÈRE RIBBON COUTURE

Una de las piezas más creativas de toda la feria Watches & Wonders 2024, inspirada en la alta costura de la firma parisina. Su brazalete de doble fila en cuero negro, recortado y forrado con cuero dorado, está impreso con un motivo de cinta métrica. Construida en titanio y oro amarillo, la caja se adorna con una figurita de Coco Mademoiselle en oro amarillo con lacado negro, engastada con un diamante. Se ofrece como edición limitada. . **c.p.v.**

La típica cinta métrica de cualquier sastre o modista, adorna la correa de este reloj en edición limitada.

Certina DS-7 Chrono Padel Edition de Marta Ortega

Combina la deportividad, la esencia del pádel y los detalles personalizados para la jugadora Marta Ortega, reafirmando su relación con este deporte tan popular muy especialmente en nuestro país.

La nueva edición especial para Marta Ortega se presenta con cronógrafo de cuarzo, por un precio de 695 euros.

ES BIEN EVIDENTE QUE, si pensamos en nuestro "deporte nacional", el fútbol viene automáticamente a nuestra mente, y así ha sido y es en España tanto por afición como por práctica deportiva. Sin embargo, la fiebre y pasión por el pádel ha ido creciendo de forma exponencial y sorprendente en la última década, hasta incluso llegar a coronarse como deporte más practicado en muchas ciudades, como la propia capital del país.

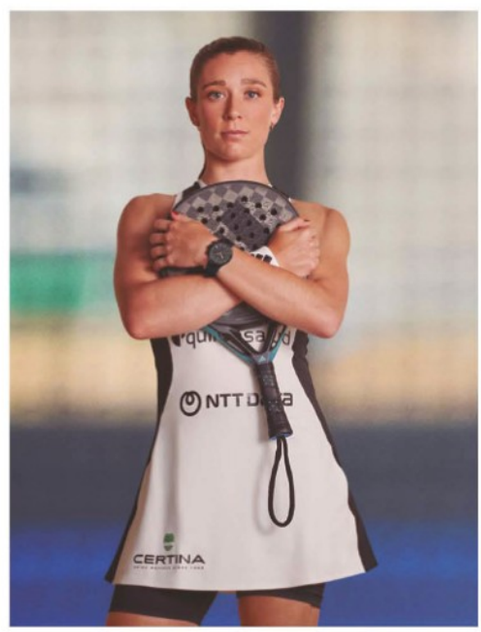
Sin duda, el pádel ha conquistado nuestras vidas como deporte accesible, divertido, dinámico y apto para cualquier ambiente y persona. La mejor manera de analizar este gran éxito es mirar el porcentaje de españoles compitiendo en el World Padel Tour: un 66%, ¡dos tercios de todos los jugadores y jugadoras!

Pero la fiebre del pádel no se queda en nuestro territorio, pues ahora gracias a Certina, también conquista las tierras y las creaciones suizas en colaboración con una de las grandes líderes del deporte, Marta Ortega.

El nuevo DS-7 Chrono tiene un claro enfoque deportivo, juntando materiales y colores que recuerdan a detalles típicos del pádel y de la propia jugadora. Son tres los principales toques de diseño distintivos: la esfera, los colores verde y amarillo y la firma de Marta en la parte trasera.

Tomando el mismo material que compone la pala de pádel de la jugadora, la fibra de carbono decora la esfera, jugando con el círculo verde que le rodea y el bonito contraste con el amarillo neón de la aguja central. Para coronar la esencia del pádel, una pequeña pelota decora la inscripción a las 6 "Special Edition".

El negro se extiende más allá de la fibra de carbono, en la caja de acero con revestimiento PVD, en los pulsadores y en la correa de tejido con costuras verdes. Aunque si lo prefieres con un estilo más formal, Certina también ofrecerá este DS-7 con versiones de esfera plateada o azul, y PDVs bicolor dorado o negro, e incluso una referencia en titanio. CAR



MAIL CAR.

Mándanos tu coche a revistacar@revistacar.es Calle Gobelas, 25. 28023 Madrid

MERCEDES AMG GTR

Hola soy Alejandro más conocido como Culum, soy un amante del motor desde que tengo uso de razón, y siempre me han gustado las máquinas potentes. En diario me toca adaptarme a las máquinas del trabajo pero, cuando toca la campanada el viernes por la tarde, mi cabeza cambia de chip y me adapto a mis juguetes preferidos, entre ellos este Mercedes AMG GTR, en este increíble color Green Hell Magno. Uno de mis amigos, Enrique. H, siempre intenta seguirme, pero no lo consigue puesto que las manos que tengo, no las tiene él... jaja. Cada vez que me subo al coche, entro en un mundo paralelo en el que el sonido tan ronco y estremecedor, cortando a las 6.500 vueltas en la zona roja, hace que aún me apetezca pisarle más. Pocos coches han hecho que me sienta tan feliz en la carretera.

ALEJANDRO VENTURA

BMW M6

¡¡Mi herramienta de trabajo preferida!! Me dedico a la cirugía oral y dos días por semana no operamos en nuestro centro implantológico de Madrid. Tenemos que hacer viajes relámpagos en el día a distintos sitios de España. Aquí el M6 es mi aliado perfecto. Al ser un Gran Coupé tiene unas plazas amplísimas y supercómodas para mi equipo de enfermeras y un maletero enorme para todo el equipamiento que tenemos que trasladar...Por otro lado, no hay nada mejor que, tras una larga jornada de trabajo, disfrutadlo al máximo de vuelta... Además de sus 560 CV, tiene otras cualidades que admiro mucho: estabilidad, precisión, un tacto muy deportivo aunque cómodo y una calidad de construcción intachable... Me encanta, espero tenerle por muchos años.

ALFONSO GARCIA

FORD FOCUS ST

Hola, soy Sandra, desde hace unos años me empecé a mover por el mundo del motor, y adquirí un Ford Focus ST-Line de 150 CV, pero me sabía a poco, por lo que lo vendí y me he comprado este fabuloso Ford Focus ST. Es un coche que, a las líneas robustas y deportivas le dan un toque mágico. Además, este color rojo Race lo convierte en un coche elegante y, a la vez, muy agresivo. Es un motor 2.300 que rinde 280 CV. Es un automóvil para el día a día pero también para disfrutarlo por tramos revirados. Es un coche que da sensaciones muy bonitas, el sonido de la admisión y del escape con sus respectivos petardazos. Pocos vehículos han hecho que me sienta tan feliz y segura en la carretera.

SANDRA SERRANO

staff

ATENCIÓN AL LECTOR
Tel. +34 915 946 930

EDITA
Team CAR Spain Publicaciones, S. L.

REDACCIÓN Y COLABORADORES
Director
Emilio Olivares i Camps
Asesor Editorial
José Herraiz
Directora Adjunta
Macarena López de la Vara
Subdirectores
Guillermo Lahoz y Daniel Íñigo
Redactor jefe
Daniel Blasco (Cataluña)
Manuel Lerma (ingeniero), Jorge Gómez, Sandra Zorrilla, Alberto Solís, J. Marsá, Javier Serrano, Máximo Seidel. Lía Izquierdo. Félix Daroca, Rafael de Castro y Pedro Pastor (relojes). Diseñadores: Íñigo Onieva y Emilio Cenzano.
www.revistacar.es

Coordinación y Operaciones Especiales
Paloma Álvarez

Dirección de Arte y Maquetación
Pablo Barca Soler

Fotografía
Óscar Polanco, Olivares Bross y Javier Lorite.

PUBLICIDAD Y MARKETING
Pedro Pastor
Tel. 634 909 555

Barcelona Mass Media Special Group

IMPRENTA
Grupo Monterreina

DISTRIBUCIÓN
Boyacá

DEPARTAMENTO PERSONAL Y JURÍDICO
Ejaso Estudio Jurídico

CAR INTERNACIONAL
CAR UK, China, India y Grecia.
Responsable de contenidos internacionales: Donna Freeman

CAR ES UNA MARCA REGISTRADA POR EMAP AUTOMOTIVE. LA EDICIÓN ESPAÑOLA ESTÁ PUBLICADA BAJO LICENCIA DE TEAM CAR SPAIN PUBLICACIONES SL. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS.

Gobelas, 25. 28023
La Florida - Madrid

Difusión controlada por OJD
Depósito Legal M-7320-2007
ISSN 1887-5491

En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1, párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición, de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación, con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de la empresa editora de la publicación, Team CAR Spain Publicaciones SL.

SEA-DOO®

® TM y el logotipo de BRP son marcas comerciales de
Bombardier Recreational Products Inc. o de sus filiales

Top 10.

Niñato al aparato

Para conducir un deportivo de alto nivel se precisa experiencia y sentido común, cualidades que escasean a ciertas edades. **G. Lahoz**

1

YA NO ME GUSTA

Es el número 1 porque merecería una tortura medieval. En 2015 un suizo de 20 años prendió fuego al Ferrari 458 Italia que le había regalado su padre, porque quería cobrar el seguro para comprarse un 458 Speciale. Al parecer tenía otros 14 coches a su disposición y fue tonto hasta para hacer la trampa, ya que una cámara le grabó al quemarlo.

2

PAPÁ PAGA

En 2021 Bredan Khuri, un idiota de 17 años al volante de un Lamborghini Urus, iba haciendo carreras por una zona de LA limitada a 50. Provocó un accidente que le costó la vida a la joven Monique Muñoz, que conducía un Lexus. Ya le habían multado dos veces por correr, y fue condenado a 9 meses y a pagar 18 millones de dólares, que lógicamente soltó su padre.

3

EL CHAVAL PROMETE

Este suceso ocurrido el pasado mes de marzo nos ha inspirado este Top 10. A un niño canadiense de solo 13 años no tuvo una idea mejor que tomar las llaves de un Lamborghini Huracán y darse una vuelta, de noche y lloviendo. La cosa acabó mal, aunque el *teenager* y el amigo que le acompañaban no sufrieron daños. El sargento dijo que no habían robado el coche, y que las circunstancias exactas de como llegaron a estar al volante eran "un poco complicadas".

4

VENTA CANCELADA

Si tu padre tiene un Ferrari y no te lo deja, levantárselo para dar una vuelta es casi obligado en la locura que implica toda adolescencia. Este caso ocurrió en 2015, cuando un empresario belga puso a la venta su 360 Spider. Parece que el hijo quiso despedirse del coche a su manera pero no llegó muy lejos, chocando contra un árbol cerca de su casa.

5

TRAGEDIA EN ARIZONA

El mes pasado la joven Rachel Berg (18) conducía un Corvette C8 nuevo, de noche por la autopista. Rodaba a unos 250 km/h poco antes de frenar y alcanzar la Harley de Michael Clark. El ex policía y padre de dos hijos murió, aunque ella intentó una maniobra de reanimación. En Arizona un homicidio involuntario implica una condena mínima de siete años.

6

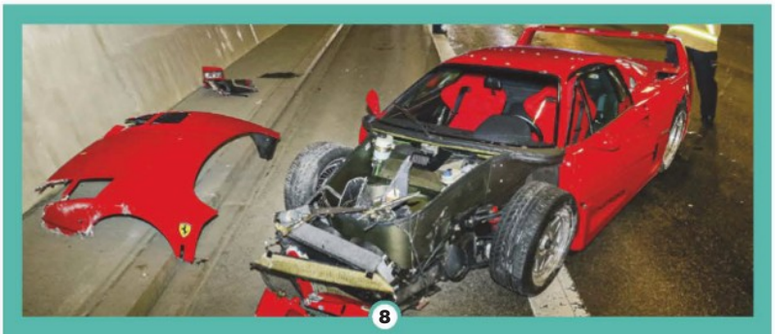
CARRERAS POR MOSCÚ

Correr por carretera puede ser una irresponsabilidad, pero hacerlo por el centro de la ciudad es un disparate. Dos jóvenes de 19 años estrellaron su Ferrari 430 en la avenida Kutuzovsky de la capital rusa contra un Range Rover. El hecho de que sus padres fueran banqueros seguramente les vino bien, teniendo en cuenta que la policía rusa no es como la española.

7

DIRECTO HACIA EL POLICÍA

Hace un año un joven de 17 años rodaba a toda velocidad con un M3 por una autopista de Virginia, cuando perdió el control y pasó deslizando al carril contrario. La mala suerte quiso que colisionara contra otro BMW y un coche de policía que estaban parados. La secuencia quedó grabada por la cámara del coche patrulla, y el agente se salvó de milagro.



8

A VER CÓMO SUENA...

El mes pasado un Ferrari F40 se estrelló en el túnel de Engelberg, cerca de Stuttgart. Al volante no iba un niñato sino un trabajador de 24 años de la empresa Mechatronik, célebre por sus Mercedes clásicos modernizados. En vista de que el accidente fue en una recta y no hubo más coches implicados ¿a quién se le ocurre arriesgar lo más mínimo con un coche tan indómito, valorado en tres millones y sobre el asfalto mojado? Vaya marrón.

9

GALLARDOS TRITURADOS

El youtuber y empresario Mr. Beast (25) es una celebridad con 245 millones de suscriptores, conocido por hacer videos sobre retos. También ha donado millones para beneficencia. Lo que no nos gusta es que en un par de videos triture Lamborghini Gallardo (prensa hidraúlica y trituradora). El tío es un crack y hacerlo será rentable, pero no le vemos la gracia.

10

McLAREN SIN SEGURO

No todas nuestras historias van a acabar en el taller o el desguace. El año pasado la policía de Warwickshire detuvo a un joven de 18 años que conducía un McLaren 570S, tras verle pasar a 200 km/h. Al parecer había comprado el coche hacía pocos días y circulaba sin seguro, así que procedieron a incautarle en deportivo. Más peligro que una caja de bombas.

Nuevo Centro Porsche Sant Cugat.

4.500 M² DE EXPOSICIÓN Y TALLERES A SU DISPOSICIÓN.

PRÓXIMA INAUGURACIÓN EN JULIO 2024.

Actualmente le atenderemos en nuestro showroom de Carretera Cerdanyola 89.

Nuevo Tiguan

Ahora disponible en versión híbrida enchufable (eHybrid) y en versión híbrida ligera (eTSI)

Gama Nuevo Tiguan consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 0,4 a 6,7. Emisión CO_2 combinado WLTP (g/km) de 9 a 175.